

für die

## Literatur des Auslandes.

N<sup>o</sup> 154.

Berlin, Dienstag den 24. Dezember

1844.

### England.

#### Zur Geschichte der Eisenbahnen in England. \*)

Obgleich das Eisenbahn-System, in seiner jetzigen Gestalt, mit Recht für eines der merkwürdigsten Produkte unseres Jahrhunderts gilt und sich in kürzester Frist, gleichsam unter unseren Augen, entfaltet hat, so kann man es doch nicht eigentlich eine neue Erfindung nennen. Schon vor 200 Jahren wurden Eisenbahnen oder vielmehr Schienenwege — d. h. künstliche Geleise, um den Zug der Fuhrwerke zu erleichtern — in den Kohlengruben des nördlichen Englands gebraucht. Der treuherzige Roger North, dessen Memoiren seines Vaters, des Lord Dudley, und seines Bruders, des Siegelbewahrers Lord Guilford, uns einen Blick in das innere Leben jener Zeit gewähren, den man in ernstern Geschichtswerken vermisst, nennt unter den Merkwürdigkeiten, die dem Letzteren auf einer Reise nach Newcastle auffielen, die sogenannten way-leaves, Durchfahrts-Erlaubnisse. „Diesenigen“, schreibt er, „welche Grundstücke zwischen den Kohlengruben und dem Flusse besaßen, verkaufen die Erlaubnis, die Kohlen über ihr Gebiet zu verführen, so theuer, daß sie oft nicht weniger als zwanzig Pfd. Sterling jährlich für eine Ruthe Land fordern. Von der Grube bis zum Flusse werden hölzerne Stangen oder Schienen (rails) in paralleler Richtung niedergelegt und die schweren Karren mit vier kleinen Rädern versehen, die in diese Geleise hineinpasseu, wodurch das Ziehen so erleichtert wird, daß ein einziges Pferd vier bis fünf Chaldrons (zu 36 Scheffeln) Steinkohlen schleppen kann, was den Eigenthümern ungeheuren Nutzen bringt.“ Diese Notiz bezieht sich auf das Jahr 1676, aber es ist vorauszusetzen, daß die darin geschilderte Erfindung aus einer weit früheren Zeit herkam. Die Klagen über den hohen Preis, den sich die Landeigenthümer für ihren Grund und Boden bezahlen lassen, sind, wie man aus Obigem bemerken wird, so alt wie die Eisenbahnen selbst, deren noch heutzutage in England übliche Benennung — railways — an jenes ursprünglich einfache Verfahren erinnert.

Gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts, als die Eisenhütten in Shropshire und Staffordshire angelegt wurden, begann man, die Schienenwege auch im südlichen England einzuführen und nicht nur in Kohlengruben, sondern auch in Kalkbrennereien, Steinbrüchen und Bergwerken anzuwenden. In Colebrook Dale, wo man in der Folge die erste bedeutendere eiserne Brücke zu Stande brachte, wurden um das Jahr 1760 zuerst eiserne Platten an die Holzschienen befestigt, um die Reibung zu vermindern; dieses führte bald zur Anwendung eiserner Schienen, welche Verbesserung den größten Erfolg hatte und in verschiedenen Theilen des Landes nachgeahmt wurde. So gab es z. B. eine fünf (engl.) Meilen lange Eisenbahn, die von den Kohlengruben in der Nähe von Derby nach dieser Stadt führte; eine andere, den Park-forest Railway, die etwa sechs Meilen lang war, und eine dritte in der Gegend von Ashby-de-la-Zouch, welche vier Meilen doppelter und acht Meilen einfacher Schienen hatte. Gegen Anfang des neunzehnten Jahrhunderts waren die Eisenbahnen in den Kohlen- und Bergwerks-Distrikten allgemein geworden, so daß sie im Jahre 1811 allein in Süd-Wales ein Aggregat von nicht weniger als 130 engl. Meilen bildeten, von denen 30 Meilen der Merthyr-Tydvil-Compagnie gehörten. Sie hatten indessen sämmtlich nur einen lokalen und beschränkten Zweck, indem sie allein dazu bestimmt waren, schwere Lasten eine mäßige Abschüffigkeit hinunter zu schaffen und die leeren Karren oder Waggons zurückzubringen. Die Idee, das Prinzip derselben auf eine ausgedehntere und gemeinnützigere Weise anzuwenden, wurde zuerst von dem Doktor James Anderson ausgesprochen, der sich viele Jahre lang mit statistischen und technologischen Studien beschäftigt hatte. In einer von ihm im Jahre 1800 herausgegebenen Zeitschrift: Recreations of Agriculture, schlägt er vor, Eisenbahn-Linien durch ganz England anzulegen, die, wie er meinte, längs den gewöhnlichen Chaussees gezogen werden konnten, und obgleich er sie nur zur Beförderung schwerer Lasten bestimmte und auf Schnelligkeit keine Rücksicht nahm, so hätten sie doch, den von ihm aufgestellten Grundsätzen zufolge, auch als Beschleunigungsmittel gedient. Die Einzelheiten seines Plans sind mit großer Sorgfalt ausgearbeitet; die Höhe und Breite der Eisenbahnen, die Lage der Schwellen, Schienen und Pfeiler, nebst ihrem Gewicht und ihrer Form, werden aufs genaueste erörtert und die Brücken, Viadukte und Tunnel, die in gebirgigen Gegenden nöthig seyn dürften, umständlich beschrieben,

so daß, mit Hinzufügung der Dampfkraft, die Angaben des Doktors Anderson ganz auf eine heutige Eisenbahn passen würden.

Wie es scheint, erregte der Vorschlag zu jener Zeit nur wenig Aufmerksamkeit, indem der bekannte Richard Lovell Edgeworth zwei Jahre später in Nicholsons's „Journal of the Arts“ für März 1802 einen ähnlichen Entwurf veröffentlichte, ohne des früheren auch nur mit einem Worte zu gedenken. In diesem Aufsatz bemerkt Herr Edgeworth, daß er die Idee schon längst gefaßt und zum Theil auch ausgeführt habe; indessen sind die Umrisse seines Plans dieselben wie bei Anderson, obwohl mit einigen Verbesserungen. Außer den schweren Lastwagen schlägt er vor, auch Passagiere in Diligencen (stage coaches) und Post-Chaisen oder Reisekutschen zu befördern, die, nur mit einem Pferde bespannt, von sechs bis acht Meilen die Stunde zurücklegen würden, und äußert endlich die Meinung, daß man kleine stationaire Dampfmaschinen anwenden könne, die, in gewissen Zwischenräumen aufgestellt und durch Ketten verbunden, die Pferdekraft ersetzen und die Kosten des Transports bedeutend vermindern würden. Vermuthlich war dies nur eine hingeworfene Idee, die fürs erste unbeachtet blieb, indem der Schienenweg von Mertham in Surrey nach Wandsworth an der Themse — der erste seiner Art, dessen Bau durch eine Parlaments-Akte (vom Jahr 1801) autorisirt wurde — wie die früheren nur auf Pferdekraft berechnet war. Dasselbe war auch bei der Eisenbahn zwischen Cheltenham und Gloucester der Fall, die man im Jahr 1809 durch eine Parlaments-Akte beschließen ließ. Diese beiden kleinen Bahnen sind vor kurzem durch zwei gigantische Nebenbahnen an sich gefaßt worden — die erste durch die Brightoner Eisenbahn, die zweite durch die von Birmingham und Gloucester. Das Eingehen der letzteren ist zu bedauern; da sie hauptsächlich gebraucht wurde, um Steinkohlen von der Severn nach Cheltenham zu expediren, so hätte ihre Konkurrenz mit dem neben ihr laufenden größeren Schienenwege zur Entscheidung einer wichtigen und bisher noch zweifelhaften Frage gedient: ob es nämlich rentiren könne, schwere Güter um des beschleunigten Transports willen einer noch so geringen Kosten-Vermehrung zu unterwerfen.

Während man sich aber mit diesen lokalen und mangelhaften Versuchen beschäftigte, um die vorhandenen Zugkräfte zur Fortbewegung schwerer Lasten durch mechanische Vorrichtungen zu erleichtern, war ein anderes, mächtiges Element im Entstehen begriffen, das in seiner Reise bestimmt war, sich mit der bescheidenen und anspruchslosen Erfindung zu vermählen, deren wir so eben gedacht haben, und aus dieser Verbindung ein titanisches Geschlecht zu erzeugen. So einkleidend und jetzt dieses Zusammenwirken scheinen mag, ward es doch nur langsam hervorgebracht, und noch länger verzögerte sich die Entdeckung der außerordentlichen Resultate, die sich dadurch erzielen ließen. Es gränzt in der That fast ans Wunderbare, daß zwei so nahe verwandte Kräfte — die meistens von denselben Händen bewegt, von derselben Intelligenz geleitet werden — so viele Jahre neben einander bestehen konnten, ohne daß es Jemanden vor dem Jahre 1825 einfiel, sie zu dem Zwecke in Verbindung zu setzen, zu dem sie auf eine so ausgezeichnete Weise geeignet sind.

Jener alte, nun fast vergessene Projektentmacher, der Captain Savery, der im Jahr 1699 das erste Patent zur Errichtung einer Dampfmaschine erhielt, die indeß nur dazu dienen sollte, das Wasser durch Druckwerk in die Höhe zu treiben, deutete schon, obwohl sehr unbestimmt und bescheiden, darauf hin, daß seine Erfindung auch auf die Schiffahrt anzuwenden wäre. Jonathan Hulls brachte im Jahr 1738 ein wirkliches Dampfboot zu Stande, das jedoch bald wieder in Vergessenheit gerieth. Der berühmte Watt machte in einer seiner Mittheilungen über die Verbesserung der Dampfmaschine auch den Vorschlag, sie bei Fuhrwerken zu gebrauchen; aber unseres Wissens hat er nie versucht, sie auf solche Art zu bauen. Gegen das Jahr 1787 veröffentlichte Miller in Dalwinton den Entwurf zu einem Dampfboote, welches einige Jahre später von einem gewissen Symington ausgeführt wurde, der für Miller arbeitete. Die Locomotions-Kraft war darin mit Erfolg angewendet, aber da seine Größe es für den Kanal untauglich machte, für den es bestimmt war, so mußte man bei dem Versuche stehen bleiben und das Fahrzeug auseinandernehmen. Symington zeigte auch fast um dieselbe Zeit einen Dampfswagen vor. Es ist augenscheinlich, daß der Erfolg des Dampfboots auch den des Dampfswagens herbeiführen mußte, und umgekehrt, indem die Schaufeln des Boots und die Räder des Wagens auf demselben Principe beruhen und in der Anwendung ganz übereinstimmen.

Unterdessen fand es sich bei den englischen Schienenwegen, daß die Pferdekraft, die zum Herabziehen schwerer Lasten und Zurückschleppen der leeren Waggons hinreichte, bei Vertikalitäten, wo die Lasten bergauf gezogen werden sollten, unzulänglich sey, und da der Genius eines Watt die stehenden

\*) Nach dem Englischen.

Dampfmaschinen schon zu einem hohen Grade der Vollkommenheit gebracht hatte, so stellte man dergleichen an den höchsten Punkten der Schienenwege auf, um sie zum Herausziehen der beladenen Waggons zu gebrauchen, die sich dann durch ihre eigene Schwerkraft nach ihrem Abgangsort zurückbewegten. Zuletzt gerieth man jedoch bei einer dazu geeigneten Lokalität auf die Idee, daß es vortheilhafter wäre, eine bewegliche oder, wie sie in der technischen Sprache heißt, eine Lokomotive Maschine anzuwenden, die man demnach zu verfertigen begann. Ueber den ersten Gebrauch der Lokomotiven ist nur wenig bekannt, mit Ausnahme der merkwürdigen Thatsache, daß man sie anfangs nicht auf Eisenbahnen, sondern eher auf gewöhnlichen Chausseen benutzen wollte, wo sie, wie man glaubte, eine Schnelligkeit von fünfzehn englischen Meilen die Stunde erreichen würden. Im Jahr 1802 erlangten die Herren Trevethick und Vivian ein Patent zum Bau eines Dampfwagens, der auf den Chausseen fahren sollte; doch finden wir nicht, daß er je in Gebrauch kam. Drei Jahre später wurde dieser Wagen auf der in den Kohlengruben von Merthyr-Tydvil befindlichen Eisenbahn versucht, wo er große, mit zehn Tonnen (200 Ctr.) Eisen beladene Waggons fünf englische Meilen die Stunde zog; aber da er nur einen Cylinder besaß und daher bei jedem Umschwung der Räder zwei Centralpunkte passiren mußte, so reichte die Wirkung des Schwungrades nicht dazu hin, die Dampfkraft in Bewegung zu erhalten, weshalb man dieses sonst glückliche Experiment als verfehlt betrachtete, und die allgemeinere Anwendung einer solchen Maschine wurde noch dazu durch die Befürchtung verhindert, daß die Räder auf glatten Reifen des gehörigen Anhalts an der glatten Fläche der Schienen ermangeln würden. Wodurch diese Voraussetzung, dem Gelingen des obigen Experiments zum Troß, entstehen konnte, wird nicht gesagt, aber sie wirkte so stark, daß sie Jahre lang die Fortschritte des Eisenbahn-Systems lähmte, und die Ingenieure verschwanden unendlich viel Mühe, Geld und Zeit, um eine Schwierigkeit zu überwinden, die zwar bei steilen Abhängen fühlbar, auf ebenem Boden aber, oder bei so geringen Erhöhungen, wie sie durch Lokomotiven befahren werden, ganz imaginair ist. Die Herren Blenkinsop erfanden im Jahre 1811 eine Maschine, deren Räder mit Zapfen versehen waren, um in eben solche Schienen hineinzupassen; aber diese Erfindung ließ durchaus keine Schnelligkeit der Bewegung zu, die man auch damals im Ganzen mehr als Nebensache betrachtete. Von den Vortheilen, die das Eisenbahn-System als Beschleunigungsmittel darbietet, hatte man, wie schon gesagt, noch keine Ahnung.

Im Jahre 1813 brachte George Stephenson, der in der Folge durch sein mechanisches Talent und seine zweckmäßigen Verbesserungen der Sache einen so mächtigen Impuls gab, eine Lokomotive zu Stande, auf die er im Jahre 1815 ein Patent erlangte; er hatte sich überzeugt, daß die glatten Räder nicht, wie man fürchtete, von den Schienen abgleiten würden, und wandte sie daher unbedenklich an. Seine Maschine wurde sogleich in den Kohlengruben von Killingworth eingeführt und kam bald im nördlichen England in allgemeinen Gebrauch — aber immer nur für schwere Lasten, und keinesweges, um die Communicationen zu beschleunigen. Die erste Eisenbahn, die man auch für Reisende bestimmte, war die zwischen Darlington und Stockton, die im Jahre 1821 durch eine Parlaments-Akte autorisirt und am 27. September 1825 für Passagiere eröffnet wurde. Obgleich dieses Werk unter Stephenson's Leitung stand und seine eigene Lokomotive schon seit Jahren auf den Schienenwegen der benachbarten Kohlengruben gebraucht wurde, beförderte man die Reisenden doch zuerst mit Pferdekraft; die Schnelligkeit betrug etwa zehn englische Meilen die Stunde, und ein einziges Pferd zog mit Leichtigkeit sechsundzwanzig Personen und zuweilen noch mehr. Erst im folgenden Jahre erhielt Stephenson die Erlaubniß, seine Dampfmaschinen zu diesem Dienst zu benutzen, und auch dann war ihre Wirkung, obwohl überraschend genug, doch nicht so vollständig, um das Publikum von ihren unendlichen Vorzügen über jedes andere Beförderungsmittel zu überzeugen. Zum Theil trug wohl auch die Art Scheu, mit der man noch die so neue und geheimnißvolle Macht des Dampfes betrachtete, und die übertriebenen Begriffe, die man sich von ihren Gefahren machte, dazu bei, ihre allgemeine Aufnahme zu verzögern.

In dem an Projekten so fruchtbaren Jahre 1825 erregte das Gelingen der Stockton-Darlingtoner Eisenbahn die Aufmerksamkeit einiger Kapitalisten in Liverpool und Manchester, denen die Verbindung dieser beiden großen Handelsstädte durch eine ähnliche Kunststraße als ein nützliches Unternehmen und eine vortheilhafte Speculation erschien. Zu diesem Ende bildete sich ein Verein, der bald darauf durch eine Parlaments-Akte mit großen Vorrechten bekleidet wurde und am 8. Mai 1826 die königliche Bestätigung erhielt. Die neue Compagnie hatte den richtigen Takt, Herrn Stephenson mit dem Bau dieses Werks zu beauftragen, welches er mit ausgezeichnete Geschicklichkeit und reger Thätigkeit leitete. Er war auch der Einzige, der das große Resultat — den größten Triumph der Mechanik, den die Welt je erblickt hatte — vorausah; daß er es wirklich vorausah, beweist der Umstand, daß er die Brücken hoch genug aufführen ließ, um für den Schornstein der Lokomotiven Raum zu haben. Dessenungeachtet hatte man es sich immer nur noch zur vornehmsten Aufgabe gestellt, schwere Güter mit mäßiger Geschwindigkeit zu transportiren, und man war sogar unschlüssig, ob bewegliche Maschinen (Lokomotive) anzuwenden seyen; im Gegentheil erklärten zwei sehr geschickte Ingenieure, Walker und Nasirick, deren Gutachten man als Männer von Fach eingeholt hatte, den Gebrauch der stehenden Dampfmaschinen für ratsam, während Robert Stephenson und Locke (die Schüler George Stephenson's und jetzt gleichfalls berühmte Ingenieure) Berechnungen und Beweisdgründe zu Gunsten der Lokomotive vorlegten. Im April 1829 war die Bahn so weit vorgeschritten, daß die Entscheidung dieser Frage nöthig wurde, und da die Direction klügllicherweise die Erfahrung der Theorie vorzog, so setzte sie eine

Prämie von fünfhundert Pfund Sterling für die beste Lokomotive aus, die folgende Hauptbedingungen erfüllen mußte: sie sollte auf ebener Erde, nach der Norm von zehn Meilen die Stunde, das Dreifache ihres eigenen Gewichts ziehen, welches Gewicht das Maximum von sechs Tonnen (120 Ctr.) nicht übersteigen durfte; die Höhe des Schornsteins war auf 15 Fuß und der Druck auf 30 Pfund per Quadrat Zoll beschränkt. Sie sollte ihren eigenen Rauch konsumiren und mit 550 Pfd. Sterl. bezahlt werden. Wie mangelhaft die Ansichten waren, die noch zu jener Periode herrschten — einer Periode, seit der erst fünfzehn Jahre verflossen sind — geht schon aus diesem einzigen Umstände hervor, daß man sechs Tonnen Gewicht und den Preis von 550 Pfd. Sterl. für eine Maschine bestimmte, die jetzt vierzehn bis fünfzehn Tonnen wiegt und oft bis 1500 Pfd., nie weniger als 1000 Pfd. Sterl. kostet! — Freilich waren die Direktoren auch mit einer Schnelligkeit von zehn (engl.) Meilen zufrieden, und ein gewisser Herr Nicholas Wood, den man zu einem der Schiedsmänner erwählt hatte, um die Prämie zuzuerkennen, ließ sich unter Anderem auf folgende Weise vernehmen: „Es ist nicht mein Wunsch, und ich bin weit davon entfernt, den lächerlichen Erwartungen oder vielmehr Versprechungen des enthusiastischen Projektentmachers beizupflichten, daß wir je mit Dampfmaschinen eine Schnelligkeit von zwölf, sechzehn, achtzehn, ja zwanzig Meilen die Stunde erreichen werden. Nichts könnte der allgemeinen Anwendung und Verbesserung derselben mehr im Wege stehen, als solchen Unsinn zu verkündigen (the promulgation of such nonsense)!“

(Schluß folgt.)

## Frankreich.

### Ein berühmter Roman.

(Schluß.)

Der Herzog von Nemours verließ sein Bett und küßte sich im ersten Augenblick ganz berauscht von der Gewißheit, das Herz der Prinzessin von Cleve gerührt zu haben; denn er konnte nicht mehr daran zweifeln, nachdem sie des Bildes erwähnt hatte. Nach und nach beschlich ihn zwar Traurigkeit über die Festigkeit der Geselbten, die zu einem so heroischen Mittel griff, um nicht zu fallen, und er sah ein, daß ihm nicht die mindeste Hoffnung irgend einer Gunst von ihr blieb; aber es schmeichelte ihm dennoch, ihre Liebe in einem so hohen Grade errungen zu haben, sie, die so verschieden von den anderen Frauen, sie, die so schwer zu gewinnen war. Er verfiel in den gewöhnlichen Fehler geschmeichelter Liebhaber, nämlich in allgemeinen Ausdrücken, unter erborgtem Namen die eigenen Erlebnisse zu erzählen, um dem vollen Herzen Luft zu machen. Der Herzog vertraute sein Abenteuer zwar nur seinem besten Freunde und sprach mit ihm lange über die ungewöhnliche Frau, die ihrem eigenen Mann ihre Liebe für einen Andern gestanden. Der vertraute Freund aber merkte an der Wärme, womit der Herzog diesen Gegenstand behandelte, daß derselbe dabei theilhaftig sey, trotz der verneinenden Versicherungen; halbes Vertrauen ist bekanntlich schlimmer als gar keines, und so hielt sich der Freund nicht verpflichtet, die angebliche Geschichte eines Fremden zu verschweigen, sondern erzählte sie seiner Geliebten, und diese konnte das merkwürdige Benehmen einer Frau eben so wenig unerörtert lassen, kurz, das Faktum machte die Runde am Hofe und ist durch einen Zusammenstoß kleiner Umstände dazu behüllich, dem Prinzen von Cleve den Namen des Herzogs als denjenigen zu bezeichnen, den seine Gattin ihm so hartnäckig verschwiegen. Er beobachtete nun den Herzog unausgesetzt und ist einfiel scheinbar unbefangener Ohrenzeuge, wie sich derselbe bei einer Freundin der Prinzessin, die einige Wochen bei ihr auf dem Landgute zugebracht hat, nach der Lebensweise derselben erkundigt. Der Prinz von Cleve faßte augenblicklich Verdacht, daß sein gefährlicher Nebenbuhler einen heimlichen Versuch machen würde, die Prinzessin zu sehen in ihrer ländlichen Einsamkeit, und beauftragte deshalb einen jungen ihm sehr ergebenen Edelmann, dem Herzog überall zu folgen, da er selbst dies nicht, ohne Aufsehen zu erregen, thun konnte. Dem jungen Mann sagte er, daß er bisher nicht den mindesten Zweifel an der Tugend seiner Gemahlin gehabt, daß er aber genau zu wissen wünschte, ob der Herzog zu ihr ginge. Der Edelmann besorgte seinen Auftrag mit möglichster Genauigkeit und traf richtig bei einbrechender Nacht den Herzog auf dem Wege nach dem Landsitz der Prinzessin. Als es völlig dunkel geworden war, hörte er den Herzog über die Mauer steigen, und wartete nun an derselben Stelle, um seine Rückkehr zu belauschen. Der Herzog eilte auf den hellerleuchteten Pavillon zu, in welchem, wie man ihm erzählt hatte, die Prinzessin von Cleve ihre Abende zuzubringen pflege. Er sah durch eines der Fenster und war kaum Herr seiner Bewegung, seiner Verwirrung, als er die holde Frau ganz allein auf einem Ruhebette sitzend erblickte; es war sehr warm, sie hatte entblößte Schultern, und ihr Haar war nachlässig um den Kopf geschlungen, mehrere Lichter standen auf einem Tischchen vor ihr und beleuchteten ihre wunderbare Schönheit. Plötzlich erhob sie sich aus ihrer Träumerei, ergriff einen Armleuchter und betrachtete mit dem Ausdruck järtlicher Begeisterung ein Gemälde an der Hauptwand; es war ein Schlachtstück, und das Bildniß des Herzogs von Nemours befand sich nebst mehreren anderen Portraits berühmter Männer darauf. Es läßt sich nicht beschreiben, was der Herzog von Nemours in diesem köstlichen Augenblick empfand: mitten in der Nacht an einem einsamen und schönen Ort eine Frau zu sehen, die er anbetete, sie zu sehen, ohne daß sie es ahnte, und sie zu sehen, wie sie augenscheinlich von der Reizung beherrscht wurde, die sie ihm sorgfältig verborgen — ein solches Glück hat wohl ein Liebhaber noch nie genossen, kaum geträumt! Der Herzog blieb wie verstein-

ner bei diesem süßen Anblick stehen, er vergaß, wie kostbar die Minuten für ihn waren. Als er sich etwas gefaßt, überlegte er, daß er nicht eher sie anreden wolle, bis sie in den Garten hinabginge, aber als sie unbeweglich im Zimmer blieb, entschloß er sich, einzutreten, der Mut fehlte ihm jedoch, er fürchtete sich, ihr zu mißfallen, diese schönen, sanften Züge durch Entrüstung und Zorn verändert zu sehen; jetzt erst fiel ihm das Gewagte seines Schrittes ein; der Wunsch, sie zu sprechen, die Hoffnungen, die ihr Benehmen rege gemacht, wurden von der Furcht fieberhaft gesteigert. In seiner Verwirrung, ob er gehen oder bleiben sollte, verwickelte er sich mit seiner Schärpe an einem Fensterladen; das Geräusch erschreckte die Prinzessin, sie wandte den Kopf und glaubte eine Gestalt zu sehen, die sie für den Herzog hielt: ohne zu zögern und ohne sich umzusehen, eilte sie in das anstoßende Zimmer, wo ihre Leute waren, und gab dort vor, sie fühle sich unwohl, um die Ursache ihres Schreckens nicht zu verrathen und dem Herzog Zeit zur Flucht zu gewähren. Nach einiger Zeit ließ sich die Prinzessin von ihren Leuten in das Schloß zurückbegleiten und legte sich in höchster Aufregung zur Ruhe; sie redete sich vor, ein Spiel ihrer Phantasie habe sie getäuscht, der Herzog könne unmöglich im Park gewesen seyn, und doch war sie fast ungern hinausgegangen, weil sie seine Nähe vermuthete.

Der Herzog war so lange im Park geblieben, als er noch Licht sah; er hoffte immer noch, sie käme zurück, obgleich er sich nicht verbergen konnte, daß sie vor ihm entflohen sey. Endlich trat er den Rückweg an, ohne zu ahnen, daß er beobachtet werde: er beschloß, sich ein Unterkommen im nächsten Dorfe zu suchen, um am folgenden Abend noch einen Versuch zu machen. Seine Leidenschaft hatte den höchsten Grad von Festigkeit und Innigkeit erreicht; er gab sich unterwegs den Ausbrüchen derselben hin und weinte sogar, aber nicht allein vor Schmerz, seine Thränen waren mit dem Bitterreiz vermischt, wie ihn nur die Liebe kennt. Er begriff nicht, wie er dem Drange, ihr zu Füßen zu sinken, habe widerstehen können; er wiederholte sich in Gedanken alle die kleinsten Umstände seit seiner Neigung für die Prinzessin, ihre bescheidene zurückhaltende Strenge gegen ihn und die unwillkürlichen Beweise, die sie in holder Verwirrung immer wieder von ihrer Liebe gegeben, rührten und entzückten ihn gleichzeitig. Er brachte den ganzen Tag in dieser Art zu, und als es Abend wurde, begab er sich wieder auf seinen gefährlichen Weg in den Park; der junge Edelmann hatte sich verkleidet und war ihm unablässig gefolgt. Der Herzog merkte bald, wie die Prinzessin jede Vorsicht übte, um ihn zu entgehen; es war kein Licht im Pavillon, sie blieb im Schloß, aus Furcht, er könnte seinen kühnen Besuch dennoch wiederholen; sie hatte vielleicht gefürchtet, daß ihr zum zweiten Male die Kraft zur Flucht fehlten würde. Obwohl nun der Herzog keine Hoffnung hatte, sie zu sehen, so tröstete es ihn doch, an demselben Orte zu weilen, wo sie alle Tage war, und er blieb die ganze Nacht im Garten, erst mit Sonnenaufgang entfernte er sich und trat niedergeschlagen seine Rückreise nach der Stadt an. Der junge Edelmann eilte ihm voraus, er wußte, daß sein Gönner ihn mit Ungeduld erwartete; der Prinz von Cleve betrachtete die Nachricht seines jungen Freundes wie eine Entscheidung über Tod und Leben. Er sah an den Gesichtszügen und an dem düsteren Schweben, wie entseztlich diese Nachricht seyn mußte. „Ich weiß Ihnen nichts Bestimmtes mitzutheilen“, sagte der junge Mann; „nur das ist gewiß, daß der Herzog zwei Nächte hinter einander in dem Park Ihres Landhauses zugebracht hat.“ — Der Prinz von Cleve war vernichtet; er fühlte den Schmerz über die Untreue der geliebtesten Person auf der Welt und zugleich die Schmach, von seiner Frau betrogen worden zu seyn. Eine heftige Krankheit war die Folge davon; seine Gemahlin eilte auf die erste Nachricht an sein Lager und war sehr erstaunt über die Kälte, womit er sie empfing. — Nach langen Kämpfen kommt es endlich zur Erklärung zwischen dem Ehepaar; der Prinz wirft seiner Gattin ihre vermeintliche Untreue und Schande vor, es gelingt ihr endlich, ihn von ihrer Unschuld zu überzeugen, aber es ist zu spät, der Tod läßt ihr nicht Zeit, den liebenden Gemahl noch glücklich zu machen; er stirbt versöhnt, voll der tiefsten Achtung und Zärtlichkeit für die Tugend seiner Frau, aber sie kann sich nicht verheimslichen, daß der Kummer über ihre Liebe zu einem Anderen sein Herz gebrochen hat, und zieht sich deshalb, von Reue und Schmerz gequält, in ein Kloster zurück. Kein Bitten und Flehen des Herzogs von Remours, der dringend um ihre Hand sich bewirbt, der nun sicher hoffte, sie werde ihm angehören, kann sie bewegen, in die Welt zurückzukehren; in ihren Weigerungen giebt sie neben dem gewichtigen Hinderniß, das sie in den Manen ihres verstorbenen Gatten sieht, auch noch den Grund an, sie liebe den Herzog von Remours zu sehr, um nicht überzeugt zu seyn, die Furcht, vereinst die Neigung des schönen, flatterhaften Mannes zu verlieren, werde sie fürs ganze Leben unglücklich machen. Also bis zuletzt räumt die Prinzessin von Cleve neben ihrer Gewissenhaftigkeit der Liebe ein großes Recht in ihrem Herzen ein und giebt dadurch den ersten Impuls zum Kultus der Leidenschaft; der gefährliche Reiz verbotener Neigung ist seitdem fast in alle Romane übergegangen, nur ist der Kampf der Tugend immer matter geworden, der doch eigentlich allein dem berühmten Romane der Frau von Lafayette Spannung und Interesse verleiht.

Mehrere spätere Erzählungen von derselben beuten dieses Thema noch vollständiger aus, und es wirft dieser Umstand ein ungünstiges Licht auf das Verhältniß der Verfasserin zu dem geistreichen Menschenfeind Laroche Foucault; es scheint danach, als habe ihr Freundschaftsbündniß auch einen Zusatz von verbotener Neigung gehabt, wie auch Zeitgenossen dies andeuten, indessen hatte dies Verhältniß eine so schöne Basis, daß man es ungern in Schatten stellt; es dauerte fünfundsiebenzig Jahre und erfüllte die echte Bestimmung der Freundschaft zwischen Mann und Weib, wie Frau von Lafayette dies selbst am deutlichsten in den Worten ausspricht: „Laroche Foucault hat mir Geist gegeben,

aber ich habe sein Herz gebildet.“ Es wird behauptet, daß der berühmte Freund an dem Romane „die Prinzessin von Cleve“ thätig mitgewirkt habe; vielleicht ist der historische Hintergrund, den wir nur schwach andeuteten, mit seiner Hilfe gezeichnet worden. S. v. S.

## Nord-Amerika.

### Ein Besuch in Bordentown beim Grafen Surveilliers.

Von einem Amerikaner.

Es war im Jahre 18<sup>00</sup> als ich zum erstenmal die Schwelle des Hauses betrat, wo sich der Bruder Napoleon's aufhielt. Mein Gefährte war ein Sohn des Ex-Königs von Neapel, mit dem ich mehrere Jahre auf der Universität verlebt hatte und der mich seinem Oheim vorstellen wollte. Ein Wagen erwartete uns am Ufer des Delaware-Flusses, und es dauerte nicht lange, so befanden wir uns in einem trefflichen Quartiere. Das Zimmer, welches zu unserer Wohnung bestimmt war, erinnerte lebhaft an die ausgesuchte Eleganz des ancien régime; in der That konnte das ganze, im feinsten Geschmack eingerichtete Gebäude für ein wahres Kleinod gelten. Der Fußboden war mit Teppichen belegt, die einst die Zierde eines spanischen Palastes gewesen, und als Beleuchtung diente eine silberne Ampel mit einer herrlichen Alabaster-Kugel, auf der die Jungfrau Maria mit dem Kinde, die Flucht nach Aegypten, die Predigt im Tempel und die Kreuzigung mit einer aus Wunderbare gränzenden Kunstfertigkeit und Originalität ausgeschnitten waren. Diese Ampel war ein Stück aus dem Karmeliter-Kloster in Avignon, welches man während der italienischen Feldzüge mitgenommen hatte. Zwei chinesische Vasen von großem Werth standen zur Seite des Kamins, der aus kostbarem ägyptischen Marmor verfertigt und mit Blumentöpfen von Sevres-Porzellan geschmückt war; antike eichene Stühle, die ohne Zweifel früher im Escorial gestanden hatten, da sie noch das spanische Wappen trugen, eine Toilette von Ebenholz und ein Tisch mit silberner Waschkanne und einem silbernen Becher vollendeten das Ameublement unseres Zimmers. Sogar die Betten waren mit dem reichsten seidnen Brokat bedeckt. Der Privat-Secretair, Herr D<sup>000</sup>, machte uns seine Aufwartung und benachrichtigte uns, daß der Graf eben an Zahnschmerzen leide, weshalb er uns nicht vor dem nächsten Morgen empfangen könne.

Es ist ein alter Aberglaube, daß uns dasjenige, was wir in einem fremden Hause träumen, gewiß begegnen werde; wäre dieses wirklich der Fall, so müßte der Papst Pius VII. einen mächtigen Einfluß auf mein ferneres Leben geäußert haben, denn ein Gemälde, das Napoleon's Zusammenkunft mit ihm in Fontainebleau vorstellte und an der Wand unseres Zimmers hing, lastete wie der Alp auf meiner Seele. Es war mir, als sähe ich den schwachen alten Mann aus seiner Hauptstadt fortgeschleppt — gebeugt, entmuthigt, umsonst versuchend, sein weltliches Reich aus den Klauen des französischen Adlers zu retten, und unter allen seinen Leiden mit frommer Ergebung lächelnd und Gott dafür dankend, daß er ihn gewürdigt habe, seinen Glauben durch Unglück zu prüfen und zu befestigen. Dann veränderte sich mein Traumbild und nahm eine dunklere Färbung an — eines Mordmörders Dolch bligte in der Luft — ein Stöhnen unfähigen Schmerzes erreichte mein Ohr — der alte, verlassene Mann stützte zu mir hin und klammerte sich mit verzweifelnder Kraft an mich fest — das Blut, das aus seinen Wunden quoll, erkaltete mich; die Umarmung ward immer heftiger — ich konnte nicht mehr athmen; geisterhafte Stimmen flüsteren unheimliche Worte — von Wright's Gefängniß und dem Grabe des Herzogs von Enghien. Dann war Alles wieder still. Während ich so dalag, ward meine Hand von einer anderen berührt — der Zauber war verschwunden — das Frühstück stand auf dem Tisch, und mein Freund befreite mich von dem häßlichsten Spul, der je einen Sterblichen gepeinigt hat.

Der Kaffee war delikat, und die Figuren des Teppichs zu unseren Füßen gaben den Stoff zu manchen ergötzlichen Bemerkungen. Von einem Spaziergang im Park zurückgekehrt, wo eine Herde Pfauen und Rehe umhergeschwärmt und von wo wir die Aussicht auf eine prächtige amerikanische Landschaft hatten, wurden wir endlich dem Grafen vorgestellt. Er umarmte seinen Neffen aufs herzlichste, drückte mir auf ganz plebejische Weise die Hand und bat uns, Platz zu nehmen. Jetzt hatte ich zuerst Gelegenheit, seine Züge genau zu betrachten. Sein Haar war glatt wie Seide und hing in spigen Locken herab; die Augen waren dunkel, leidenschaftlich und oft voller Gluth; die Lippen klassisch sinnlich; die Gesichtsfarbe ein helles Olivenbraun; die Züge im Allgemeinen eher imponirend als ausdrucksvoll. An der Stirn und dem Kinn allein würde man einen Bonaparte erkannt haben, hätte man sie irgendwo diesseits des Grabes angetroffen. Seine Gestalt war ein wenig korpuslent; seine Hände so klein und weiß, wie die eines Frauenzimmers, und um seine Füße würde ihn Lord Byron gewiß beneidet haben. Seine Größe mochte etwa fünf Fuß zehn Zoll (engl.) betragen; doch schien er im Sigen etwas größer. Er war schwarz gekleidet, trug eine schwere goldene Kette mit Brillanten und ein aus Haar geflochtenes Armband; diamantene Knöpfe schimmerten aus den schneeweißen Manschetten hervor. Seine Bedienung erwies ihm sämmtlich die größte Ehrfurcht, die fast Unterthänigkeit zu nennen war — ob vorschriftsmäßig oder aus persönlicher Anhänglichkeit, wage ich nicht zu bestimmen. Seine Sprache war rasch, ohne jedoch heftig zu seyn; über Menschen drückte er sich mit Bitterkeit, über Ereignisse mit Ruhe aus. Das Zimmer, in welchem wir saßen, hatte Fenster, die von der Decke bis zum Fußboden reichten und auf eine Scene von unvergleichlicher Schönheit hinausgaben. Mehrere Bücherschränke von Eichenholz mit dunklen Bronze-Pfeilern und metallenen Leisten waren an den Wänden aufgestellt, und auf einem von Rosen-

holz verfertigten und mit Perlmutter ausgelegten Schreibtisch stand eine silberne Reise-Schatulle, deren sich Napoleon auf mehreren seiner Feldzüge bedient hatte, ein Adler mit ausgebreiteten Flügeln war auf dem Fußgestelle angebracht, wo sich auch das magische N. von einem Lorbeerkrantz umgeben zeigte. Das Zimmer war mit dicht anschließende Vorhängen von genuesslichem Sammet versehen und mit Büsten von der Hand Canova's geschmückt, die den Kaiser, Paulinen, Josephinen und Lucian vorstellten und auf Piedestalen von farbigem Marmor ruhten; ein Haufen Cameen lag in einem Winkel zusammengeworfen, und ein Bildniß der Mutter Napoleon's hing über dem Kamin. Von dieser Mutter sprach Joseph mit sichtbarer Ehrfurcht. „Sie war nie übermüthig im Glücke, noch kleinmüthig im Unglück.“ — Am letzten Tage meines Aufenthalts zeigte er mir einen Ring mit gelben Diamanten — ein Geschenk Josephinens aus dem verhängnißvollen Jahre 1814. Als ich den glänzenden Edelstein zwischen den Fingern hielt, sah ich eine Thräne auf der gebräunten Wange des Ex-Königs perlen, die mehr wahres Gefühl bewies, als er bei Vorzeigung des Abdrucks äußerte, den man von den Zügen des Kaisers nach seinem Tode in St. Helena genommen hatte. Ich habe auch später erfahren, daß er stets Josephinens Miniaturbild am Busen trug, und vielleicht war Napoleon's Eifersucht nicht ganz ohne Grund.

Er sprach mit vielem Feuer von der hinreißenden Schönheit seiner Schwester Pauline und zeigte mir ein Portrait von ihr, welches er als getroffen rühmte. Auch mir schien sie ein reizendes Geschöpf, aber ihre Schönheit war nur die der irdischen Leidenschaft — ich vermisse die Seele, den Geist, der sie beleben muß. An den Wänden befanden sich mehrere Schlachtstücke von Horace Bernet, voller Glanz und Leben, wo man den Mars des neunzehnten Jahrhunderts in der blendenden Glorie der Mittagssonne strahlen sah. Nie gab es in der That eine klassischere Familie als die der Bonaparte; das Haus des Grafen Surbilliers glich einem Museum, von Meisterwerken der Skulptur und Malerei und kostbarem Gold- und Silbergeräth strotzend, deren Geschichte ganze Bände füllen könnte. Hier stand ein Fruchtkorb, den Josephine nach ihrer eigenen Zeichnung anfertigen ließ (eine vergoldete Muschel mit zwei Cupidonen, die einen Blumenkrantz halten) — dort eine Schüssel, auf der sich Adler mit ausgebreiteten Schwingen erheben und die einst den kaiserlichen Tisch in St. Cloud zu schmücken pflegte. Jener zerdrückte und beschmutzte Federbusch, mit einem kleinen Schilde von gebiegenes Gold umgeben, flatterte einst fröhlich auf dem Haupte des ritterlichen Murat — jenes goldene Kreuzifix war ein Geschenk des Cardinal Fesch — und unter solchen Erinnerungen vergangener Zeiten lebte ein Mann, der mehr verloren hatte, als Millionen im Leben gewinnen können. Ohne die zärtliche Liebe einer Tochter und den beruhigenden Einfluß der Religion, hätte das schlummernde Feuer seiner Natur den Geist überwältigen und „die Vernunft auf ihrem Thron erschüttern“ müssen; so aber zeigte er sich stets freundlich, würdevoll und ohne Unterlaß bemüht, das Glück und die Zufriedenheit Anderer zu befördern. In ruhiger Zurückgezogenheit überlebte er die meisten seiner Zeitgenossen; er hatte den Lodungen des Ehrgeizes entsagt, und ich habe nicht selten bemerkt, daß ihm das Töden einer Grasmücke eben so viel Vergnügen gewährte, als Napoleon bei der Eroberung Italiens empfunden haben mag. Es ist wahr, er lebte als Verbannter — es ist wahr, daß Lafayette nach der Waterloo-Abdankung die Bosheit eines Teufels gegen seinen Retter aus dem Kerker von Olmütz entwickelte; aber es ist auch nicht minder wahr, daß Spanien im besten Fall ihm ein ziemlich unfreundliches Land erscheinen mußte. Ueber alle diese Gegenstände äußerte sich der Graf mit einiger Strenge; aber es ist doch nicht zu leugnen, daß er seine Achtung wie ein Philosoph ertrug und als guter Christ starb.

New-York, den 1. November 1844.

### Mannigfaltiges.

— Deutsche Literatur in Frankreich. Die Revue de Paris räumt jetzt der deutschen Literatur einen größeren Platz ein, als französische Journale seit dem Eingehen der Revue Germanique bisher zu thun pflegten. So brachte sie vor kurzem die Uebersetzung einer größeren Novelle von A. von Sternberg, so wie demnächst eine längere Dichtung von H. Heine, und in ihrem neuesten Blatte enthält sie gar den ersten Akt des „Ring“, eines Lustspiels der Verfasserin von „Lüge und Wahrheit“, dessen vier Akte vollständig mitgetheilt werden sollen. Herr Kaver Marmier, der das Drama übersezt hat, sagt in der Einleitung, die erlauchte Verfasserin habe eine Reihenfolge von Stücken geschrieben, die sie zwar aufzuführen nicht gestatte, die jedoch, als sie gedruckt erschienen, in Deutschland mit außerordentlichem Beifall begrüßt worden seyen. Man sieht, Herr Marmier ist noch immer so flüchtig und ungenau in seinen Bemerkungen über das, was auf dem literarischen Boden Deutschlands vorgeht, wie damals, als er zum erstenmale über Goethe und Schiller schrieb.

— Deutsche Literatur im Elsaß. Das einzige bedeutende Werk in deutscher Sprache, das seit längerer Zeit im Elsaß erschienen und noch erscheint, ist eine „Baterländische Geschichte des Elsaßes, nach Quellen bearbeitet von A. W. Strobel, Professor am Gymnasium in Straßburg.“ Bis jetzt sind 25 Lieferungen erschienen, jede von etwa fünf Bogen. Sie enthalten die Begebenheiten von der frühesten Zeit bis gegen das Ende des dreißig-

jährigen Krieges — ein farbenreiches Bild deutschen Lebens, mit Fleiß und gründlichem Quellenstudium ausgeführt. Auch für die allgemeine Geschichte Deutschlands liefert dieses Werk, besonders in der Zeit der Reformation, in welcher das Elsaß und Straßburg eine so wichtige Rolle spielten, manche nützliche Ausbeute. — Von den im J. 1843 von A. Stöber und Fr. Ditt herausgegebenen „Neujahrsblättern“ ist im J. 1844 der zweite Jahrgang erschienen, welcher viele interessante, poetische sowohl als prosaische, Beiträge von den Brüdern Stöber, A. Lamy — der auch eine Sammlung seiner deutschen Gedichte herausgegeben —, Fr. Ditt, K. Candidus, D. Pirz und G. Mühl enthält, lauter Elsaßern, zu denen sich auch noch einige nicht-elsaßische deutsche Schriftsteller — mit jedoch meistens unbedeutenden Beiträgen — gesellt haben. Auch dieser zweite Jahrgang ist mit dem Bildnisse eines elsassischen Dichters geschmückt, nämlich mit dem Arnold's, des Verfassers des „Pfinstmontags“, eines vortrefflichen, in Straßburger Mundart geschriebenen Lustspiels, auf welches schon Goethe mit voller Anerkennung hingewiesen. Der erste Jahrgang der „Neujahrsblätter“ hatte das Bildniß Pfeffel's, des blinden Sängers von Colmar, gebracht. Leider geht es jedoch der deutschen Literatur im Elsaß, wie der vlaemischen in Belgien: sie ist die zurückgesetzte Stiefschwester der französischen und muß sich gewöhnlich Leser und Anerkennung im Ausland suchen. Ohne solchen Beistand aus der benachbarten Schweiz würde die deutsche Literatur im Elsaß bald ganz und gar verkümmern.

— Irischer Begriff von einem Gentleman. Nach irischen Begriffen ist es das Kennzeichen eines vollendeten Gentleman, bis an die Ohren in Schulden zu stecken. „Der ein Gentleman!“ rief ein echter Ire, in dessen Gegenwart man einen Herrn lobte, der als pünktlicher Zahler bekannt war — „der Kerl ist sein ganzes Leben lang keine hundert Guineen schuldig gewesen!“ — Das Wort Ehre-Pistol: „Zeig ich der Sklav, der zahl!“ könnte zum National-Wahlpruch dienen. Der verstorbene Lord C\*\*\* war in dieser Hinsicht das wahre Ideal eines vollkommenen Gentleman; viele Jahre vor seinem Tode war er weit mehr schuldig, als sein sämmtliches Vermögen decken konnte, aber er fuhr fort, eines der glänzendsten Häuser zu machen, ohne sich um den hoffnungslosen Zustand seiner Finanzen zu kümmern. Als er starb, fand sich kaum genug vor, um ihn begraben zu lassen — bis dahin aber lebte er herrlich und in Freuden. Bei einem großen Gastmahl, wo der Wein in Strömen floss, wagten es einst ein Paar seiner vertrauesten Freunde, ihm seine Verschwendung vorzuhalten. Sie versicherten, keiner kostbaren Weine zu bedürfen, um sie an seinen Tisch zu locken; sie wären mit einfachem Whiskey — dem sogenannten Bergthau seiner Heimat — zufrieden. „Ich weiß das recht gut, meine würdigen Freunde!“ sagte der Pair — „nichts würde mir auch mehr Vergnügen machen, als Euch mit Whiskey-Punsch zu bewirthen — aber bedenkt nur die Kosten!“ — „Die Kosten?“ riefen die erstaunten Gäste, indem sie ihre mit Château Margaux gefüllten Gläser emporhielten. — „Ja, ja, die Kosten“, versetzte der Lord. „Woher soll ich die Citronen bekommen? Die Citronen würden mich zu Grunde richten — die sind nur für baares Geld zu haben!“

— Naphthaisirtes Gas. Diesen Namen führt ein durch ein in London neuerfundenes Verfahren verbessertes Gas, das bei ökonomischerer Gewinnung ein viel stärkeres Licht gewährt, als das gewöhnliche Gas. Das aus der Steinkohle bei der Gasfabrication destillirte Naphtha ist nämlich, wenn es gereinigt ist, ungemein flüchtig und brennbar und giebt, wenn es in geeigneter Weise verbrannt wird, ein sehr glänzendes Licht. Nun ist die Beobachtung gemacht worden, daß Steinkohlengas, wenn es durch Naphtha hindurchgeht, einen Theil davon absorbiert und dadurch — indem es nämlich den Kohlenstoff des Naphtha in sich aufnimmt — seine Leuchtkraft in bedeutendem Grade erhöht. Um diese Vermischung stattfinden zu lassen, läßt man das Gas durch ein Gefäß ziehen, in welchem auf mehreren Fächern Schwämme liegen, die in Naphtha eingetaucht sind. Wenn dieses Verfahren beobachtet und ein trockener Gasometer angewandt wird, so wird dadurch das Gas unter Hinzurechnung der Kosten des Naphtha um 25 pCt. billiger hergestellt. Ein naphthaisirtes Gas braucht man nur die Hälfte des nicht so präparirten Gases, um einen gleichen Lichteffect hervorzubringen. — So melden Londoner Blätter, und die Berliner städtischen Behörden, die damit umgehen, eigene große Gas-Anstalten zu errichten, werden gewiß nicht ermangeln, das neue Experiment ebenfalls prüfen zu lassen. Gleichzeitig wird in dem Mechanic's Magazine gemeldet: „Es ist ein Verfahren entdeckt worden, durch welches animalischer Stoff in ein geruchloses Gas verwandelt werden kann, das mit außerordentlicher Helligkeit brennt. Es kann dasselbe sehr billig hergestellt werden und zu häuslichen Zwecken von großem Nutzen seyn, obwohl nicht wahrscheinlich ist, daß man es zur Straßenbeleuchtung an die Stelle des Steinkohlengases anwenden können.“

Das nächste Blatt wird wegen der Feiertage erst am 27. Dec. ausgegeben, doch erhalten die Leser wie gewöhnlich auch in diesem Quartal 39, so wie im vollendeten Jahrgang 136 Nummern.