

und Landhäuser mehren sich. Hier und da an einigen Gebäuden wird eine treffliche Wirkung dadurch hervorgebracht, daß man die Fensterstöcke und Thürgebände von lichthem Sandstein in die rothen Ziegelmauern eingebaut hat. Auch die Verzierungen von gebranntem Thon, die Friese und Gesimse machen eine Wirkung, die man sehen muß, um den angenehmen Eindruck zu begreifen, den ihr Anblick gewährt.

Das Thal der Trent ist kein freundliches Gelände, denn es ist flach und sumpfig, und war überall voll Lachen, in Folge der Ueberschwemmung des Flusses. — Unsere Elbe zwischen Hamburg und Magdeburg hat ähnliche flache Wassersegenden aufzuweisen, in denen sich die Enten besser befinden als die Menschen, und wo der Reisende am Besten thut, sich in eine Ecke zu drücken und so lange zu schlafen — wenn er es vermag — bis er jene Segenden hinter sich hat. Ich erinnere mich einer Reise von Magdeburg nach Hamburg auf dem Dampfschiffe, wo die in weiter Entfernung weidenden Kühe im Wasser zu stehen schienen, und Spiegelungen den Schein gaben, als liefen die Thiere mit den Köpfen unter dem Wasser.

Der erste Eindruck auf den Reisenden von Norden, wenn er London erreicht, ist die Themse mit ihrer Flotte von Dampfschiffen, und dem Waide von Masten aus allen Himmelsgegenden. Es ist ein bedeutender Unterschied zwischen der Themse und dem Clyde bei Glasgow. Die Themse ist gerade eine solche befahrene Straße, wie Chrapside oder Oxford Street (zwei Hauptstraßen von London). Schiffbar bis zur Stadt, sieht man kaum das Wasser vor Schiffen und Böten, auf denen man hin und her fährt mit nicht mehr Umständen, als wenn man sich von einem Omnibus herumraseln läßt. Der Clyde hingegen ist lediglich eine große Wasserstraße, um weite Gegenden mit einander zu verbinden. Die Verkehrsmittel auf beiden Flüssen sind demnach sehr verschieden von einander. Der größte Theil der Wasserverbindungen mittels kleiner Dampfböte befindet sich in London in den Händen mächtiger Genossenschaften, wie z. B. der Bürger, der A. B. C. und der Wasserleute-Genossenschaft. Die Flottillen dieser verschiedenen Genossenschaften bestehen aus kleinen Dampfbooten, wie man sie in Schottland nennen würde. Diese Boote gehen mit einer ungemeinen Geschwindigkeit, im Verhältniß zur Größe der Dampfboote, die Themse auf und nieder. Maschinen mit schwingenden Zylindern sind neuerdings sehr beliebt. Nach David Napier's Vorgang gibt es auch viele Maschinen mit einfachem Balancier, sogenannte „Direkt-Aktion-Maschinen“. Die Maschinen mit schwingenden Zylindern, welche hauptsächlich von Penn, Miller, Ravenhill, Joyce u. A. gebaut werden, haben in letzter Zeit eine ungemeine Vollkommenheit erreicht, sowol was die Sauberkeit der Ausführung, als auch die Sicherheit in ihren Funktionen betrifft. Ursprünglich betrachtete man sie als Spielwerke, als elegante Verwickelung geistreicher mechanischer Ideen. Jedoch tüchtige praktische Maschinenbauer nahmen sich ihrer an, und sie fanden in der Beseitigung so vieler Theile der gewöhnlichen festen Zylindermaschinen Vorzüge, welche nicht gering zu achten waren. Zur Zeit sind ihrer nicht Wenige, welche keinen Zweifel hegen, daß die schwingenden Zylindermaschinen auch für die größten Dampfmaschinen dereinst Anwendung finden dürften. Penn hat bereits den Vortritt genommen, und baut schwingende Maschinen, welche den größten Maschinen mit Seitenführungen bezüglich ihrer Tüchtigkeit nichts nachgeben. Sie sind für das Ausland bestimmt. Dieses Prinzip ist nicht nur für Kauffarthenschiffe, sondern auch für Kriegsschiffe von größter Trächtigkeit anwendbar. Penn hat neulich ein kleines hübsches Boot mit schwingenden Zylindern für einen indischen Fürsten angefertigt.

Auf allen kleinen Dampfbooten in London ist der Platz des Ingenieurs unter Deck, und die Befehle des Kapitäns werden ihm zugerufen durch den sogenannten „Call boy“ (Schreijungen), der oben auf dem Deck steht zwischen Beiden. Abgesehen von dem Ohren zerreißen den Geschrei dieses Jungen ist die ganze Methode der Mittheilung zwischen Kapitan und Ingenieur so unmechanisch wie unzuverlässig. Wenn auch der Junge die Handbewegungen des Kapitäns genau versteht, und das was unten geschehen soll, deutlich und bestimmt ausspricht, so ist dennoch seine Aufmerksamkeit und Einsicht nicht immer ausreichend, gefährliche Mißverständnisse zu vermeiden. Auf den Dampfbooten des Clyde Flusses steht der In-

genieur höher, so daß er unmittelbar mit dem Kapitan kommunizieren kann. Er behält zugleich aber die gehörige Herrschaft über die Bewegungen der Dampfmaschine und des Bootes. Allerdings ist die Einrichtung noch vorzüglicher, welche auf der königlichen Yacht getroffen ist. Ein Zifferblatt steht hier dem Ingenieur gegenüber, von dem er die Befehle des Kapitäns in einverständlichen Zeichen unierbar abliest. Auf diese Weise kann kein Mißverständnis stattfinden. Ähnliche Einrichtungen hat man auch auf einigen Dampfbooten, welche zwischen Glasgow und Dumbarton laufen. Eine aufrechte Stange geht von dem sogenannten Gangway (Galerie zwischen beiden Räderkästen des Dampfbootes, auf dem der Kapitan steht und seine Ordre ertheilt) bis zu dem Platze, wo der Ingenieur steht. Durch das Heben oder Senken dieser Stange werden die erforderlichen Zeichen ertheilt. Offenbar ist diese Einrichtung unvollkommener als das Zifferblatt. Um Zeit zu ersparen dadurch, daß das Boot nicht umzukehren nöthig hat, wenn es rückwärts fahren soll, haben manche Boote hinten und vorne Bug- und Steuerruder; sie stellen das vordere Steuer fest, und dient dann dasselbe als Wasserdurchschneider. Die Verdecke dieser Boote sind nur mit rohen Latten ausgezimmert. Man könnte wol darauf mehr Sorgfalt wenden, wie es allgemein in Schottland geschieht. Die Matrosen auf diesen kleinen Londoner Booten sind weit garstiger angezogen, als diejenigen in Schottland auf dem Clyde. Große Fischerstiefel, welche bis an den Leib reichen, und schwere wasserdichte Hüte mit langen weiten Lappen hinten auf dem Rücken, geben den Leuten ein fürchterlich häßliches Ansehen, wenn die Kleidung auch passend ist, Wind und Wetter gut abzuhalten.

Unser Reisender gibt nun einige flüchtige Urtheile über die Londoner Brücken, welche weiter kein Interesse darbieten. Dieses führt ihn auf den Cement von Charles Francis und Sohn in Nine Elms, den man Parian-Cement nennt. Derselbe wird als Ersatz für Marmor gebraucht, dem er höchst ähnlich ist. In der genannten Fabrik wird er zu allerlei Verzierungen anstatt des Marmors verwendet, und in der That mit vielem Geschick. Ein merkwürdiges Stück von Anwendung war die genaue Nachahmung eines künstlichen Felsens von fossilem Marmor, wo alle die Varietäten von Muscheln und fossilen Niederschlägen mit der größten Ähnlichkeit nachgebildet waren; und man hatte die Durchsichtigkeit der Krystalle in einer Weise wiederzugeben gewußt, welche nichts zu wünschen übrig ließ. Nachbildungen in Schwarz und Gold, chamois, geädert und ganz weiß — alle waren mit gleicher Vollkommenheit ausgeführt. Der Cement läßt sich ebenso gut als Stuck auf Ziegelwände als auf Latten benutzen, ferner als Ueberzug auf feuchte Wände oder als Platten mit Politur für irgend eine Anwendung. Wenn man den Cement auf die Ziegelwand auftragen will, verfeht man ihn mit gleichen Theilen scharfem Sand, bewirft die Wand $\frac{1}{2}$ Zoll dick und verreibt dann den Cement, wenn er noch weich ist, läßt die Fläche aber nicht zu rauh. Den Tag darauf wird ein Gemenge mit $\frac{1}{2}$ Theil feinem Sand $\frac{3}{8}$ Zoll dick zum Bewurf genommen, mit der Kelle aufgetragen, und leicht verstrichen. Soll die Wand gefärbt werden, so wartet man erst 24 Stunden, und dann nimmt man zur Anstreichfarbe nicht mehr als $\frac{1}{2}$ Terpentin. Unsere Quelle gibt nun noch mehrfältige Anweisungen zum Gebrauch des Cements, zum Ueberziehen von Flächen und für Formenguß, für welchen sich die Masse nicht minder gut eignen soll, als Gyps. Das Bushel (41 preuß. Scheffel = 62 Bushel) Cementpulver kostet 1½ Thaler. Barry hat den Cement in großer Ausdehnung zum Auspuzen der neuen Parliamentshäuser benutzt. Die schöne Kolonnade von gußeisernen Säulen in Regent Street, bekannt unter dem Namen Quadrant Kolonnade, wird jetzt entfernt. Man sagt, daß die Entfernung nöthig gewesen sei wegen der Klagen der Eigenthümer der Läden hinter den Kolonnaden, welche darin bestanden, daß man zu wenig Licht habe, und schlechtes Gesindel sich vor den Thüren sammelte. Allerdings ist das Dach der Kolonnade zu niedrig, und sperrt demnach das Licht ab, inzwischn der schöne Wandelsteig im Trocknen wird nun zerstört. Man verhindert allerdings das Gesindel sich dort aufzuhalten, aber man entfernt auch die Annehmlichkeit für die ruhigen Wandler. Regent Street wird ihrer schönsten Zierde beraubt. Die schönen römisch-dorischen Säulen sinken nieder vor dem Nothschrei einiger Krämer! Das ist das Loos des Schönen auf der Erde! Anstatt der Säu-