
Zehnter Brief.

Valenciennes den 7ten Jun.

Die 63 Stunden von Brüssel bis Paris fährt die Diligence in $2\frac{1}{2}$ Tag. Wir fuhren diesen Morgen um 4 Uhr von Brüssel, und werden übermorgen Nachmittag in Paris seyn. Man bezahlt 51 Franken für einen Platz im Wagen und 45 für einen im Cabriolet. — Ich wählte letzteres, weil man hier eine freie Aussicht hat. Indesß ist es kalt geworden, und der schnelle Wechsel der Temperaturen, den man besonders im Cabriolet fühlt, läßt mich bei meiner Sommerkleidung einen Platz im Wagen wünschen, denn morgen Nacht müssen wir durchfahren. Diese Nacht bleiben wir hier, und fahren erst früh gegen 3 Uhr weiter.

Noch eine Unannehmlichkeit hat das Cabriolet, die besonders auf einer langen Reise drückend wird; es ist dieses ein starker Schmerz in den Waden- und Schenkelmuskeln, der von der Erschütterung herrührt, die die Füße mehr empfinden als der Körper. Die Füße stehen nämlich auf dem Vorgestellte des Wagens und machen alle Bewegungen und Stöße mit, die dieses auf dem Steindamme macht. Der Körper macht indeß die Bewegungen des Kastens, die einem ganz andern Gesetze folgen, als die des Vordergestells. Anfangs ist dieser Dualismus der Bewegung nicht unangenehm, aber späterhin erzeugt die beständige zitternde Bewegung ein Gefühl, als wenn sich das Fleisch der Wadenmuskeln von den Knochen trennen wollte. Die französischen Postillons fahren beständig mit ihren schweren Diligencen über's Pflaster, und nur sehr selten den Sommerweg, wenn es eine kurze Strecke langsam den Berg herunter geht. Geht es stark hinunter, so bleiben sie doch auf dem Pflaster, um das Rad zu hemmen.

Auf dem Kasten des Wagens ist eine Art von Wasche, — ein Korb von Weiden geflochten, der

den ganzen Wagen einnimmt und dessen Ränder ungefähr einen Fuß hoch sind. In diesem liegt das kleine Gepäck und der Condukteur, wenn der Wagen besetzt ist. Ich habe mich einigemal zu ihm gesetzt und gefunden, daß dieses bei guter Witterung die beste Stelle auf dem ganzen Wagen ist. Man hat hier eine freie Aussicht, empfindet wenig vom Stoßen, und ist von dem betäubenden Räder- und Kettengeklirre befreit. Man kann sich hier, wenn man einen Mantel und einen gefälligen Condukteur hat, sehr bequem einrichten, und schlafen. Man muß bei dieser outenside aber nicht an die der englischen Postkutschen denken, auf der der arme Moritz so jämmerlich zerstoßen wurde. Der Name zeigt dieses schon an, denn in der Kunstsprache der Diligence heißt dieses au imperial oder au paradis.

Von Brüssel hiehin verliert sich die Flämische Sprache immer mehr. Jenseits trifft man sie noch häufig, und selbst in Brüssel sprechen einige Quartiere der Stadt flämisch, indeß andere französisch reden.

In Mons assen wir zu Mittag. Eine Stun-

de diesseits Mons kamen wir über das Schlachtfeld von Jemappe, wo Dümouriez den großen Sieg am 6ten Nov. 1792 über die Oesterreicher erfocht. An diesem Tage fielen hier 10,000 für die Freiheit und die Republik. Unter dem Gesange von Allons enfans de la patrie stürmte Le Fefres Colonne die hohen Verschanzungen der Oesterreicher, und machte den Tag so entscheidend für Frankreich. — Wo sind diese Zeiten hin, und wo die Tage, an denen wir in Marburg sangen:

Heil euch Helden, Heil euch Allen,
Die im Kampf bei Mons gefallen,
Heil und Dank und hohen Ruhm.

Wenn diese Todten einmal aus ihren Gräbern erstünden und nach Paris gingen, um die Republik zu suchen, für die sie starben — und sie sähen da den General, unter dem sie für die Freiheit und die Gleichheit der Bürger bis auf den Tod fochten, als Marschall des Reichs hinter dem Throne des Kaisers stehen! — Und wenn dann durch die kaiserlichen Säle, und durch die Bedienten des Hofes diese blassen Geister von Jemappe zögen — —

Die weiten Ebenen von Flandern, der Schauplatz des letzten französischen Krieges, erstrecken sich von Mons bis gegen Cambray, in einer Länge von 15 Stunden. In der Mitte derselben liegt Valenciennes.

Am Thor wurden unsere Pässe durchgesehen, so wie zu Mons, und des Abends kam ein Gensd'armerie-Offizier und sah sie noch einmal durch. Man ist hier sehr vorsichtig. In der Citadelle sind 700 gefangene Engländer, und in der Stadt liegen 3600 Mann Italiäner. Auf der Citadelle hört man nichts als englisch, in der Stadt nichts als französisch, und geht man in der Stadt an der Hauptwache vorbei, so glaubt man in Italien zu seyn. Der schöne Markt, den Valenciennes hat, macht diese Idee noch lebhafter, da in seiner Bauart etwas italiänisches liegt. An der einen Seite sind alle Häuser von Haussteinen auf gleiche Weise mit drei Etagen gebauet, unten haben sie alle Arkaden, in denen die Waaren zum Verkauf ausliegen, und über den Arkaden hat jedes Haus einen Altan, wo die Familie sich an den Sommerabenden versammelt.

Ich bestieg den Thurm des Rathhauses, um die Stadt und die Gegend zu übersehen. Die Folgen des österreichischen Bombardements im Juni 1793 sieht man nur noch an einigen Kirchen, die sobald wohl nicht wieder aufgebaut werden. Die meisten Häuser waren am Thor von Mons niedergeschossen, aber zum Theil schon wieder aufgebaut.

Ueberhaupt sieht man Düsseldorf das französische Bombardement von einer Nacht fast mehr an, als Valenciennes das kaiserliche, welches mehrere Tage und Nächte ununterbrochen dauerte.

Die Merkwürdigkeiten des Thurms des Rathhauses werden einem von einer zweiten Merkwürdigkeit gezeigt — nämlich von einem Thürmer, der blind ist, und seinen Unterhalt mit Ausbesserung und Reinigung der Pendeluhren verdient.

Vor dem Abendessen ging ich eben nach den hiesigen Kohlengruben, die nur eine Viertelstunde von der Stadt sind. Die Gruben bringen eine Tiefe von 6 bis 800 Fuß ein, und die Wasser werden mit Dampfmaschinen gehoben. Man gewinnt hier eine vortreffliche Pechkohle, die der

englischen gar nicht nachsteht. Von den Kohlen-
gruben bei Mons habe ich nichts gesehen, als im
Vorbeifahren eine kleine Dampfmaschine, die die
Wasser hob; die Kohlen, die ich im Wirthshause
sah, waren nicht so gut, als die zu Valenciennes.

Die Kohle ist wohl nach dem Eisen das wich-
tigste Fossil, was in Europa gewonnen wird.
Frankreich hat durch seine Eroberungen die vortreff-
lichsten Kohlenwerke erhalten, die in den Nie-
derlanden, die bei Lüttich, bei Achen, bei Esch-
weiler und bei Saarbrücken. Nach Lefebvre sind
jetzt in 47 Departements Steinkohlengruben im Be-
trieb, welche jährlich 388,000 Myriagrammes
(oder 77,600,000 quinteaux) Ausbeute ge-
ben. Das Myriagramm auf der Grube zum Mittel-
preise von 8 Centimen gerechnet gibt 32,280,000
Francs jährlichen Ertrag der Kohlengruben. Nach
Lavoisier kann man mit 100 Theilen Steinkohlen
ebenso viel Wasser verdampfen als mit 184
Theilen Holz. Nach Hassenfranz muß man in
den Hochöfen statt 100 Theile Steinkohlen 254
Theile Holz verbrauchen; in den Kupferöfen 270
und in den Rannongießereien und Galshütten 300

Theile Holz. Verbrennte man daher in Frankreich statt der Steinkohlen bloß Holz, so würde jährlich für 104 Millionen Franken Holz verbrennt werden.

Für das Departement von Gemappe sind die Kohlengruben besonders wichtig, weil nach einem Berichte des Präfekten an den Minister des Innern allein 25000 Menschen in den Kohlengruben unter der Erde leben, und im ganzen Departement noch 30,000 Menschen vom bloßen Kohlenvertrieb. Es streichen drei Kohlenfelder von Morgen nach Abend durchs Departement, die Flöze von 5 bis 6 Fuß Mächtigkeit führen. Auf dem ersten Felde sind 100 Schächte niedergebracht, auf dem zweiten etliche 80 und auf dem dritten über 150.

Obschon die Kohlen vortrefflich sind, so werden sie doch gar nicht ausgeführt, und selbst in den nächsten französischen Häfen brannte man sonst englische, weil diese ungeachtet des Transports noch wohlfeiler sind, als die französischen. Das Muld der besten englischen Steinkohlen kostet, wenn sie eingeschifft sind und alle Rechte bezahlt haben, nur 6 Fr. 34 Cent. Hingegen die im Departement

ment Gemappe kosten 6 Fr. 50 Cent., wenn sie aus den Gruben kommen, und wenn sie am Ufer sind, um eingeschifft zu werden, so kosten sie schon 7 Fr. 60 Cent.

Wo liegt das Geheimniß der Wohlfeilheit in dem theuern England? Liegt es vielleicht in dem weisen Zurathehalten aller Kräfte? Auf den deutschen Kohlenbergwerken fährt man 1000 bis 1500 Pf. mit einem Pferd. Im theuern England, wo das Pferd mit ausländischem Hafer muß gefüttert werden, baut man erst einen Eisenweg von den Kohlengruben bis zur See, und dann zieht ein Pferd 8000 Pf., — und die Fracht ist wohlfeiler als im wohlfeilen Deutschlande.
