

# Das Pfennig-Magazin

der  
Gesellschaft zur Verbreitung gemeinnütziger Kenntnisse.

38.]

Erscheint jeden Sonnabend.

[Januar 18, 1854.

Die neapolitanischen Maccaroniesser.



Der Maccaroniverkäufer zu Neapel.

Schimpfen, dieser erste Erguß einer gekränkten Seele, dies klassische Vorspiel der Kämpfe und des Prügelns, diese naive, oftmals von Hohn, Schelmsucht, Bosheit und der ganzen Schaar niedriger Anlagen im Menschen vergifteten Waffe gereizter Empfindlichkeit, ist gegenwärtig bei keinem Volke (es müßten denn die Dänen seyn, welche darüber, wenn ich

nicht irre, ein eigenes Wörterbuch besitzen) so ausgebildet und an der Tagesordnung, als bei den Italienern. Wie Einzelne, suchen Dörfer, Flecken, Städte und ganze Provinzen sich das Schlechteste nachzusagen, oder ihre lächerlichen Seiten dermaßen an's Licht zu stellen, daß im steten Ringen nach so erhabenem Ziele sie es hierin vielleicht sogar den alten Hebräern und



Griechen zuvorthun. — Den kleinen Gebieten Italiens blieb, im Grunde genommen, bei augenscheinlicher Ohnmacht nichts anderes übrig, — und so beschossen sie sich denn Jahrhunderte lang mit denselben Pfeilen, bis zuletzt die gegenseitig ertheilten Spottnamen zur stehenden Bezeichnung wurden, deren man sich in vorkommenden Fällen mit vieler Gewandtheit bedient. — Schimpfen z. B. auch die Neapolitaner die Mailänder *lupi lombardi* (lombardische Wölfe, Fresser), die Genueser *Figoni* (Feigenfresser) u. s. w., so bekommen sie sicherlich von ihnen den Ehrentitel *cioccie* (Esel, Lastthiere) und *Mangia-maccaroni* (Maccaronifresser) zurück. — Bezeichnend sind jene Namen ohne Unterschied, aber dem letzteren muß man hierin den Preis zuerkennen; — denn im neapolitanischen Magenleben spielen die Maccaroni die erste Rolle. Nächst der Seligkeit, dem süßen Nichtsthun zu fröhnen, kennt der Neapolitaner keine höhere, als nach vollbrachtem Geschäfte so viel *fidolini* (Fädchen), *gnoccoli* (Kötchen), *lasagne* (Bänder), *vermicelli* (Würmchen), *Strangola-prevete* (Pfefferswürger) und andre Maccaronisorten in unglaublicher Menge zu verschlingen, als möglich. Tausendgestaltig, ein wahrer Proteus, erscheint diese Ambrosia wöchentlich wenigstens zwei Mal auf den Tafeln der Begüterten und Reichen, wo es als Voressen und erster Gang die Suppe vertritt. Nermlicher zubereitet, genießt es freilich der geringe Mann (z. B. der *Lazzarone*) entweder aus Wasser und Salz, wie man zu sagen pflegt, — etwas in Butter oder Schweinefett gewälzt und mit magerm Büffelkäse (*caccia-cavallo*) bestreuet; — oder wenn es hoch kommt, in Fleischbrühe gekocht (*maccheroni con o zughillo*), wobei er sich so glücklich fühlt, daß er in der Wonne des Gefühls dem heiligen Januarius (*San Gennaro*) Etwas davon anbieten könnte. In Neapel, diesem Wespenneste der Menschheit, werden fast alle Gewerbe bei offenen Thüren oder auf freier Straße getrieben, daher man denn, wie die übrigen, auch die Maccaronitrollder an den Ecken, in den Winkeln, auf der Höhe, in der Tiefe, längs den Palästen, unter Bogengängen, in Kellern und freistehend, mit dem dazu gehörigen Kochapparate aufgeschlagen findet. Von fern schon erblickt man in Unzialschrift auf den daran ausgesteckten, mit Lorbeerkränzen (entweder *laurus nobilis*, oder *laurocerasus*, letztern aber am meisten) geschmückten Fahnen das Lösungswort: *Maccaroni! Evvivano i maccheroni* (es leben die Maccaroni) und das die Käufer beruhigende „*qui si mangia bene e si paga poco*“ (hier wird gut gegessen und wenig bezahlt) liefert man an Säulen und Mauern. — Damit aber der Himmel den Wirth und den Gästen gnädig bleibe, und Jeder vor oder nach der Mahlzeit sein stilles Dankgebet verrichten könne, prangt der Madonna bekränztes Bild in der Bude selbst oder an deren äußerer Wand. Gleich einem Wunderthäter oder Quacksalber, steht mit gespreizten Beinen, die linke Hand in die Seite gestemmt, mit der rechten aber an einem Holze die endlosen Fäden der Götterspeise aus der Tiefe des siedenden Kessels heraufziehend, der Garloch, und verkündet laut rufend, als ginge es zur Schlacht, den vorüberziehenden Schaaren der Bettler die Vortrefflichkeit seiner Waare. — Dem Gesülte zu widerstehen, ist unmöglich, Jeder, und sollte er den letzten Heller daran setzen, drängt sich herzu, verschlingt mit den Augen die leckere Kost, und kann die Zeit kaum erwarten, bis der Magen gefüllt und die Tasche geleert ist. — Schon der Hitze halber sind die Südvölker zur

Mäßigkeit gezwungen. Fleisch ist man im Allgemeinen sehr wenig, — aber auch Maccaroni sind bei der Uebervölkerung der Stadt und dem geringen Verdienste den untersten Klassen zu theuer, so daß sie oft, aus der Noth eine Tugend machend, sich Wochen und Monate lang mit schwerem, unverdaulichem Maisbrode, grüner Suppe (*minestra verde*, sie besteht aus Kräutern, die, in Wasser gekocht, mit etwas dazu gegossenem Schmeer oder Speck gewürzt werden), einigen Zwiebeln und Knoblauch behelfen müssen. — Wie die Lazzaroni und ihre Sippschaft es treiben, gäbe ohne Zweifel Stoff genug zur Unterhaltung. — Da aber hier eigentlich nicht von der Masse des Volks, sondern der Maccaroni die Rede seyn sollte, so ist es wohl Zeit, daß ich abbreche, und von jener wieder zu dieser übergehe. — Sie besteht aus dem feinsten Mehle des in der Krimm wachsenden sogenannten russischen Weizens, der zu Napoli unter dem Namen *grano duro* (hartes Korn), oder *grano del mar nero* (Korn vom schwarzen Meere) bekannt, früher ausschließlich von Dessa und Taganrok zu Schiffe hierher kam. — Der große Verbrauch mochte die Einfuhr desselben dem Staate fühlbar machen; — genug man beschloß, die gewaltige Importe zu verhindern, ohne dem an jenen Teig gewöhnten Volke dafür einen hinlänglichen Ersatz zu geben. — Empört über diese Maßregel, erklärten sämtliche Fabrikanten sich dagegen, indem sie behaupteten, daß, ohne die nöthigen Zuthaten, nicht allein die Güte der Waare leide, sondern auch der damit getriebene Handel in Stocken gerathe. — Tyrannisch, wie bei uns der Kaffee, beherrschten die Maccaroni das Land und dessen Hauptstadt, so daß, um Unruhen zu verhüten, man gezwungen war, das übereilte Verbot zurückzunehmen, und lieber den Anbau des *grano duro* in der Heimath zu versuchen. — Mit Vortheil kultivirt man seitdem die vorgenannte Kornart auch in Apulien, und schiffet sie zu Manfredonia, Barletta, Bari und in andern Häfen des adriatischen Meeres ein, — von wo aus sie nach Napoli gebracht und unter dem Namen ihres jedesmaligen Stapelplatzes verkauft wird. Gleichwohl behält das russische Produkt den Vorzug, und wird nach wie vor benutzt, — da überdem der Ertrag des vaterländischen Bodens nicht hinreicht, um die unermessliche Fabrikation der *pasta fina* zu bestreiten. — Diese ist eigentlich höchst einfach und gewährt oft das drolligste Schauspiel. Der Teig an sich besteht nämlich nur aus Weizenmehle (*fiore di grano duro*) und Wasser, welche beide so lange in einem Troge oder auf einem großen glatten Steine durcheinander geknetet werden, bis daraus jene zähe Masse entsteht, welche in verschiedenen Formen gepreßt unter uns als Maccaroni bekannt ist. — Menschenhände würden wohl nimmermehr hinreichen, dem Teige jene Dichtigkeit zu geben, welche ihn zur weitern Verarbeitung tauglich macht. Deshalb bedient man sich dazu eines unterhalb zugespitzten Balkens, der, mit dem einen Ende an einem beweglichen eisernen Bande in der Wand befestigt, sich horizontal drehen und lothrecht heben läßt. — Auf dem langen Ende des Balkens (der hier als Hebel wirkt) sitzen nun vier bis sechs braungelbe, der Hitze halber über dreiviertel entleibete Kerle, und hüpfen singend, ohne Unterlaß den Balken hebend und niederdrückend, rückwärts und vorwärts, bis die Masse zu einer Zähheit gebiet, daß der schärfste Büchsenfuß nicht hindurchginge. Hierauf wird sie gewaltsam durch Schraubenkraft und ein damit in Verbindung gesetztes, durch Menschen gedrehtes Steigrad in eine starke und große



metallene Röhre gezwängt, an deren entgegengesetztem Ende sich die mit dem jedesmaligen Maccaronimuster durchbrochene Metallplatte befindet, aus deren Oeffnungen der Teig hervordringt, der nun von dem danebenstehenden Manne mit einem halbkreisförmigen, an der innern Seite geschärften Messer, welches sich um einen festen Punkt bewegt, in stetem Drehen abgeschnitten wird. — Freuen soll es mich, wenn, was ich bezweifle, meine Beschreibung des an sich einfachen Verfahrens auch ohne Zeichnung verständlich ist; doch sehe ich wohl ein, daß jene ohne diese nicht ganz frei von Dunkelheiten bleibt. — Auch zu Genua und in andern Theilen Italiens werden Maccaroni gemacht, aber der pasta della costa (Teig am Ufer), welche man längs dem Meeresstrande zu Torre del Greco, und Torre dell' Annunziata u. s. w. verfertigt, kommen jene nicht bei. — Am wunderbarlichsten erscheinen bei der Fabrikation die auf dem Knetebalken sitzenden, hin- und herhüpfenden, versengten und haarigen Neapolitaner, deren unbegrenzte Geschwägigkeit und fragenhaftes Mienspiel das mühsame Geschäft zur drolligsten Poffe verwandelt. — Naektheit mit Schönheit verbunden, ist ein hoher Genuß! — aber diese dünne, nußbraune, behaarte Affengeschlecht, dessen sinnlicher Uebermuth eine fortlaufende Zote zur Welt bringt, ist bei allem natürlichen Wiße doch eine so feltame Erscheinung, daß man, in die Urtheile der übrigen Provinzen Italiens einstimmend, nicht umhin kann zu gestehen, die Neapolitaner seyen ihrer vorherrschenden Neigungen wegen mit Recht ciuccio! — und mangia-maccaroni genannt. —

### Kurze Geschichte der Erfindung des Dampf- wagens; nebst Beschreibung eines nach einem ganz neuen Principe gebauten Fuhrwerkes dieser Gattung.

Schon im Jahre 1759 wurde Watt, der berühmte Verbesserer der Dampfmaschine, durch seinen Freund Robinson auf die Idee gebracht, die Dampfkraft auf Fortschaffungsmittel, und namentlich auf Wagen anzuwenden. In einer zu Dr. Robinson's Mechanik von Watt hinzugefügten Note spricht sich Letzterer darüber so aus: „Im Jahre 1759 wurde auf Veranlassung meines Freundes Robinson, der damals Student in Glasgow und ungefähr in meinem Alter war, zuerst meine Aufmerksamkeit auf Dampfmaschinen gerichtet. Er entwarf schon damals einen Plan, wie man Dampfkraft nicht allein auf Wagen, sondern auch zu vielen andern Dingen anwenden könnte. Unsere gegenseitige Trennung brach jedoch die weitere Verfolgung dieser Idee ab.“ Wie nun gewöhnlich die ersten Versuche neuer mechanischer Kompositionen den beabsichtigten Leistungen nicht entsprechen und noch Unvollkommenheiten enthalten, so genügte auch Watt's erster Versuch der Anwendung des Dampfes auf Wagen nicht; er ging daher von seinem Vorhaben ab. Eine allgemein gefaßte Beschreibung der Einrichtung seines Dampfmaschinenmechanismus enthält der vierte Artikel seines Patents von 1769; eine spezifirtere ist dem Patente von 1784 beigegeben. So lange jedoch von den beiden Bewegungen des Stämpels, nämlich der auf- und der abgehenden, nur eine durch die Spannkraft des Dampfes, die andere jedoch durch Gegengewichte oder Luftdruck erzeugt wurde, mußte ein auf das Fortbewegen eines

Wagens eingerichteter Mechanismus jenen entweder sehr unansehnlich machen, so daß es schwer hielt, ihm eine elegante Form zu geben, oder es konnte, wenn man diesen Mangel beseitigte, die Wirkung der Kraft nicht sehr beträchtlich seyn. Erst die Erfindung der Hochdruck-Maschine, d. h. derjenigen mechanischen Einrichtung, bei welcher der Dampf abwechselnd von beiden Seiten wirkt, hatte die Einführung der Dampfmaschinen in ihrem Gefolge. Die Herren Trevithick und Vivian, denen man jene Erfindung verdankt, erhielten im März 1802 ein Patent auf die Anwendung der Dampfkraft auf Wagen, welche in Schienenwegen laufen. Der erste von ihnen in Thätigkeit gebrachte Dampfswagen lief auf der Merthyn Tydwil-Eisenbahn in Süd-wales. Er legte in einer Stunde 5 englische Meilen zurück, und war zum Transport des Stangeneisens, von welchem er 200, auf verschiedenen Wagen vertheilt, englische Centner zog, bestimmt. Der allgemeinen Einführung dieses Maschinensystems war, wie von Trevithick und Vivian selbst bemerkt wird, sein Mangel an Anhalt (hold or adhesion) hinderlich. Sie machten zwar den Vorschlag, den Umfang der Räder mit hervorstehenden Unebenheiten, als Nägeln u. s. w. zu versehen, jedoch konnte die Abhülfe des Uebels auf diese Art nur ein anderes, die Zerstörung der Eisenbahnen, zur Folge haben. So blieb die Sache bis 1811, wo Blenkinsop auf einen Dampfswagen ein Patent erhielt, welcher die merkwürdige Einrichtung hatte, daß zwei gezahnte, auf einer gezahnten Eisenbahn laufende Räder die Bewegung auf die andern Räder übertrugen; so hatte die Maschine eigentlich 6 Wagenräder; der übertragende, aus 3 Rädern bestehende Mechanismus war unterhalb der Maschine. Sie hatte 2 Cylinder, in deren jedem eine Kurbelstange arbeitete. Zwischen den Cylindern war die ableitende Dampfrohre; die Esse bildete die Fronte des Wagens. Es war durch dieses System in so fern ein Fortschritt gemacht, als der Wagen (was bei Vivian nicht der Fall gewesen war) Anhöhen hinanrollen konnte. Nachdem der Mechanismus des Dampf-wagens durch William und Edward Chapman eine Verbesserung durch Anwendung des „unendlichen Bandes“ erhalten hatte, konstruirte Brunton eine ganz eigen-thümliche Einrichtung, durch welche der ganze Dampf-wagen, der bis auf die Cylinder, die Dampfaustrittsrohre und das gezahnte Räderwerk ganz die Form der Blenkinsopschen hatte, von Hebeln gleichsam fortgeschoben wurde. Sie wirkte mit einer 6 Pferdekräften gleichkommenden Kraft. Im Verlaufe der nachfolgenden Jahre wurden mehrere Mechaniker, als Blackett, Wylam, Stephenson u. m. a. für besondere Principien des Dampfmaschinenmechanismus patentirt. Durch den von den Direktoren der Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester ausgesetzten Preis von 550 Pfund Sterling auf die Verfertigung eines, nicht mehr als 120 Centner wiegenden, und in einer Stunde 10 engl. Meilen zurücklegenden Wagens wurde der Erfindungsgeist für diesen Zweig der Mechanik vorzüglich angeregt; es traten vier talentvolle Mechaniker auf den Turnplatz des Wettsefers: Stephenson, Braithwaite und Hackworth. Der Wagen Braithwaite's durchlief mit einer Last von 225 Centnern  $4\frac{1}{2}$  deutsche Meile, und ohne Last 6 deutsche Meilen in einer Stunde; er hatte jedoch bei dem Wettlaufe das Unglück, schadhast zu werden, und Braithwaite zog sich von der Konkurrenz zurück. Stephenson, dessen Wagen in einer Stunde 4 deutsche Meilen ( $18\frac{1}{2}$  engl. Mln.) zurücklegte, wurde die Prämie zuerkannt. Auch der gegen-



wärtig auf der Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester verkehrende Dampfswagen ist von Stephenson erbaut. Er legt in 2 Minuten 45 Sekunden eine englische Meile, und folglich in einer Stunde 21 $\frac{1}{2}$  engl. Meilen (welches beinahe  $4\frac{2}{3}$  deutsche Meilen beträgt) zurück.

Der Einführung des Dampfagens auf gewöhnlichen Landstraßen hatten sich mancherlei Hindernisse in den Weg gestellt: zuvörderst mußte, wenn die Wirkung derselben den Dampfagen auf Eisenbahnen gleichkommen sollte, eine zehn Mal größere Dampfkraft aufgeboten werden, indem die Reibung auf den Eisenbahnen zehn Mal geringer ist, als die auf den Landstraßen. Ferner konnte die Bestimmung derselben sich nur auf Passagiertransporte beschränken, indem eine Reihe dem Dampfagen auf einer gewöhnlichen Landstraße angeschlossenen Wagen keine Ablenkungen von dem geraden Straßenzuge ohne Gefahr erlaubt haben würden. Auch war man besorgt, daß die Pferde durch eine so ungewöhnliche Erscheinung scheu gemacht werden würden. Die Hauptbedenkenheiten, also die physischen Hindernisse, entmuthigten jedoch den Erfindungsgeist, dem es vorbehalten war, alle Schwierigkeiten zu besiegen, keineswegs, und man hat sogar auf Mittel gedacht, eine Reihe Wagen mit der Dampfmaschine ohne Gefahr zu verbinden.

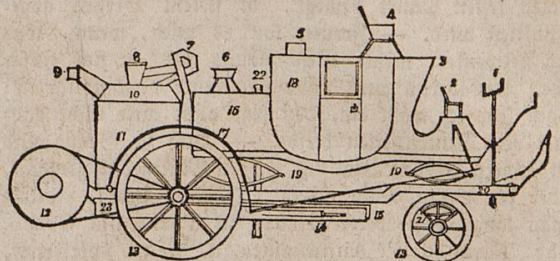
Die gelungenste Arbeit dieser Art wird uns von einem Augenzeugen des ersten mit ihr angestellten Versuches beschrieben:

„Die Mechanik feiert einen neuen Triumph; ich selbst bin Zeuge davon, indem ich in einer Dampfkarre auf der hügeligen und ungeraden Landstraße von Orford nach Birmingham reiste. Ich kann Ihnen in diesem Augenblicke nur einen flüchtigen Bericht unserer Fahrt und eine kurze Beschreibung der staunenerregenden Maschine geben. Ihre Erfindung rührt vom Seekapitän Dgle und seinem Geschäftstheilnehmer Summer her, und ist die erste, welche eine so große Fahrt auf einer Straße ohne Eisenschienen und von so ungleicher Beschaffenheit zurückgelegt hat. Der mittlere Verlauf ihrer Geschwindigkeit ist in einer Stunde 12 engl. Meilen; und bergabwärts würde sie deren 50, ja 100 machen, wenn man das Hemmwerk nicht gebrauchte; ein Umstand, welcher für das Lenken der Dampfkarre eine unverwandte Aufsicht erforderlich macht.

Die Fahrt von Orford aus gewährte mir ein herrliches Schauspiel; da sie gerade am heiligen Agidiusstage vor sich ging, so waren die Straßen mit einer großen Volksmasse aus der Stadt und den umliegenden Dörfern gefüllt, welcher Anblick mir das Gefühl einer großen Volksmenge in Juggernaut in's Gedächtniß zurück rief; denn es war, als ob die schwere Maschine, gleich dem Wagen jenes Götzenbildes, seine Bewunderer zermalmen sollte. Doch hatte man Sorge getragen, das Publikum auf die Gefahr, welcher es sich aussetzen könnte, aufmerksam zu machen, und als man eine freie Passage gebildet hatte, bewegte sich das Fuhrwerk innerhalb der Mauern der schönen Stadt mit einer Schnelligkeit von 10 (engl.) Meilen und außerhalb derselben von 14 Meilen in einer Stunde. Schon einige Tage früher hatte man den beabsichtigten ersten Reiseversuch öffentlich bekannt gemacht. Jedoch hatte man nicht eher irgend eine Unterstützung dieses großartigen Unternehmens in Anspruch nehmen wollen, als bis Birmingham wirklich erreicht worden wäre,

welches ihm denn auch in eben so vollem Maße, als der verdiente allgemeine Beifall zu Theil wurde.“

Abbildung des neuen, für gewöhnliche Landstraßen bestimmten Dampfagens von Dgle und Summer.



1) Handgriff zum Lenken des Steuerers. 2) Sitz für den Conducteur. 3) Vorderreihe für vier Personen. 4) Plätze für außerhalb sitzende Passagiere. 5) Kasten für Geräthschaften. 6) Sitz des Heizers. 7) Röhre für den überflüssigen Dampf. 8) Oefnung, durch welche der Heerd gespeist wird. 9) Die Esse. 10) Der Kessel. 11) Der Heerd oder Ofen. 12) Gebläse, welches durch einen mit der Madare verbundenen Riemen in Thätigkeit gesetzt wird. 13) Die Räder, welche sehr solid und breit sind. 14) Der Stämpel. 15) Die horizontalliegenden Cylinder der Maschine. 16) Der Wasserbehälter. 17) Das von dem Conducteur geleitete Hemmwerk. 18) Die Karre mit acht Sitzen für Reisende. 19) Die elastischen Federn. 20) Das Gestell. 21) Die Springsfedern auf den Räder, auf denen der Wagen ruht. 22) Pumpe. 23) Der Schladenbehälter, durch welchen ein Luftstrom von dem Gebläse aus geht.

### Das Krokodil im Kampfe mit einer Schlange.

Die Krokodile sind als furchtbare Thiere, die Menschen und Thieren gefährlich werden, längst bekannt. Ihr Kopf und Leib ist flach, der Schwanz von der Seite zusammengedrückt, und das ganze Thier ist mit starken, gewölbten Schuppen oder Platten bedeckt. Auf dem Schwanz steht ein hoher knochiger Kamm. Die Zehen sind mehr oder weniger durch Schwimmhäute verbunden. Die Zunge ist fleischig, dick und unbeweglich, und die Kiefern haben eine Reihe eingekelter spitzkonischer Zähne.

Sie leben nur in süßen Gewässern, in welchen sie sich mit vieler Schnelligkeit bewegen können. Langsam und ungelentig aber sind sie auf dem festen Lande; besonders hindern sie die Seitenfortsätze ihrer Halswirbel, sich seitwärts zu wenden.

Ihre Größe, ihre Stärke und die scharfen Zähne im weiten Rachen machen sie furchtbar.

Ihre hartschaligen Eier gleichen an Größe den Gänseiern.

Ihr Alter bringen sie sehr hoch.

Man theilt sie gewöhnlich in 3 Gattungen.

1) Die eigentlichen Krokodile, unter die das bekannte Nilkrokodil gehört, haben ganze Schwimmhäute an den Hinterfüßen und der Oberkiefer ist vorn an der Seite zur Aufnahme des vierten Unterkieferzahnes ausgeschnitten.



2) Die Gavial's haben eine sehr verlängerte walzige Schnauze und mehr Zähne, als die andern beiden Gattungen.

3) Die Kaiman's oder Alligator's haben an den Hinterfüßen eine halbe Schwimmhaut, im

Rande des Oberkiefers ist nicht ein Ausschnitt, sondern eine Grube, in die der vierte Unterkieferzahn eingreift und die Schnauze ist breit und stumpf. Die Kaiman's leben nur in Amerika.

Diese kurze Charakteristik hielten wir für nöthig,



Das Krokodil im Kampfe mit einer Schlange.

der Beschreibung des beigegebenen Bildes vorauszuschicken. Für die Zukunft werden wir vielleicht eine ausführliche Darstellung, besonders der Lebensart dieser Thiere, diesen Blättern übergeben; jetzt wollen wir aber nur eines einzigen Zuges aus ihrem Leben gedenken.

Mehrere Reisende behaupten, besonders vom nord-amerikanischen Alligator und vom Krokodil des Drinoko, daß das Weibchen sich ein förmliches Nest für seine Eier bereite. Es wähle nämlich etwa 50 — 60 Schritte vom Wasser in einem dichten Gesträuche oder im Schilfrohre einen Ort, wohin es Blätter, Stöcke, moderige Gegenstände u. s. w. im Rachen trage. Auf diese lege es ungefähr zehn Eier und bedecke sie mit denselben Materialien. Die ganze Stelle werde dann mit langen Gräsern überflochten, so daß es schwer halte, durchzubringen. So lege es mehrere ähnliche Nester an, bis es 50 — 60 oder mehr Eier gelegt habe. Das Weibchen bewache die Stelle, sey äußerst scheu und grimmig, und gehe bloß der Nahrung wegen von Zeit zu Zeit in's Wasser. Da es nun aber immer denselben Weg gehe und dadurch wegen des schweren Körpers einen ordentlichen Pfad bilde, so sey das Nest leicht aufzufinden. Die Eier, erzählen sie ferner, würden durch die Gährung der faulenden Stoffe, nicht durch die Sonne allein ausgebrütet, und die Jungen arbeiteten, nachdem sie aus dem Eie gekommen, sich sehr bald durch das Nest und seyen sehr lebhaft. Das Weibchen führe sie nach dem Wasser, am häufigsten in kleine abge sonderte Gewässer,

weil das Männchen sie jetzt verfolge und zu Hunderten verschlinge.

So zeigte denn also auch dieses furchtbare Thier mütterliche Liebe, wenn man jenen Reisenden glauben darf, unter denen wir besonders Audubon und von Humboldt nennen. Unstre Abbildung führt uns einen Akt dieser Mutterliebe vor. Sie führt uns an das Nest eines Krokodils, und zwar zu einem Zeitpunkte, wo das mütterliche Krokodil einen seiner größten Feinde, eine große Wasserschlange, für den Diebstahl, den sie an den Eiern begehen wollte, fürchterlich bestraft. Ob die großen Schlangen wirklich zu weiten Appetit nach jenen Eiern zeigen, das wagen wir nicht mit Gewißheit zu behaupten; doch unsere Abbildung scheint darauf hinzudeuten; denn der Kopf der Schlange befindet sich noch über dem Eie.

Fürchterlich ist der Kampf der Krokodile mit allen großen Schlangen. Die Schlange sucht dem gewaltigen Rachen ihres Feindes auszuweichen und umschlingt den Körper mit Blitzgeschnelle, wird im Kampfe oft losgeschüttelt, kehrt aber augenblicklich wieder zurück und drückt endlich ihren Gegner todt, wenn es diesem nicht gelingt, sie zwischen seine Zähne zu fassen, in welchem Falle die Schlange bald verloren ist. Das Letztere ist auf unserm Bilde der Fall; die Schlange, zu schnell vielleicht von dem seine Eier in Gefahr sehenden Krokodile überfallen, konnte dem weiten Rachen des wüthenden Thiers nicht entgehen, und mußte so, trotz ihren mannigfaltigen Windungen, ihren Tod finden. Schließlich müssen wir noch auf das kleine Krokodil aufmerksam machen, das so eben auskriecht, und



mit so gierigem Blicke und so schnellem Schritte aus dem Cie hervorkommt, daß es scheint, als ob es seiner Mutter, die muthig für seine noch im Cie verschlossenen Brüder kämpft, zu Hülf eilen wollte.

### Das britische Unterhaus.

(B e s c h l u ß.)

Eine Motion kann in drei verschiedenen Formen verworfen werden: erstens durch eine direkte Verwerfung; zweitens durch Aussetzung des Beschlusses, oder durch Vertagung; drittens durch die angenommene Vorfrage im Parlamente, ob die Entscheidung bewilligt oder ausgesetzt werden soll. Wenn nämlich die Frage gestellt wird, ob eine Bill zum zweiten Male verlesen werden soll, so können deren Gegner nach der ersten Methode ihr Nein erklären. Es ist aber gewöhnlicher, daß die zweite Vorlesung über 3 oder 6 Monate ausgesetzt wird. In solchem Falle wird dem Hause die Frage vorgelegt, ob die vorgeschlagenen Worte eingerückt oder ausgelassen werden sollen. Die dritte Methode ist besonders bei den verlangten Rück-erstattungen im Parlamente herkömmlich. Es klingt milder, wenn eine Resolution nicht deutlich die Bill verwirft, sondern sich begnügt, daß die Frage der Annahme in einer gewissen Frist nicht gestellt werden soll.

Wenn eine Bill, ehe sie an das Haus der Gemeinden gelangt, bereits im Hause der Lords durchgegangen ist, so ist aus Achtung vor dem Hause der Lords keine Motion über die Frage, ob sie zum ersten Male vorgelesen werden darf, nöthig. Eben so hält es das Oberhaus, wenn die Bill bereits im Hause der Gemeinden passiert ist.

Uebrigens kann eine Bill in jedem Stande der Berathung über solche verworfen und in den sogenannten Kommissionen jeder Artikel, jede Linie und jedes Wort streng geprüft werden. Ein Mitglied des Hauses der Gemeinden kann während jedes Schrittes der Berathung auf die Vertagung der Berathung einen Antrag richten und solchen so oft wiederholen, als ihm beliebt, und in den Kommissionen jedes Mitglied statt des Antrags auf Vertagung das Verschieben der weiteren Berathung verlangen, was freilich zum nämlichen Ziele führt.

So lange der Sprecher auf seinem Stuhle sitzt, kann ein Mitglied nur ein Mal seine Meinung vortragen, es sey, daß er Einiges näher erläutern will, was andern Mitgliedern dunkel schien. Nur hat der Steller eines Antrags dem Gegner zu repliciren, d. h. ihn zu widerlegen. Jedoch kann jedes in einer allgemeinen oder besondern Kommission redende Mitglied das Wort, sowohl über die Hauptfrage, als über jede specielle, während der Debatten aufgeworfene Frage ergreifen.

Die Rechte des Unterhauses sind sehr groß. Bis zum Jahre 1706 umfaßte es blos England und seine Kolonien, seit dem Jahre 1706 noch Schottland und seit dem Jahre 1800 auch Irland, indem Schottland und Irland eben so, wie England, in's Haus der Gemeinden Deputirte schicken. Kein Gesetz kann beschloffen werden, ohne Zustimmung des Königs, der amtlichen oder erblichen Volksvertretung des Hauses der Lords und der Wahlrepräsentation des Hauses der Gemeinden. Was alle drei beschloffen haben, heißt eine Akte des Parlaments. Die beiden Häuser beschützen die Form der Regierung, ordnen die Ausgaben und bewilligen die zu den Staatsbedürfnissen ge-

hörige Geldhülfe. Sie haben die Pflicht, die Verleker der Freiheit der Nation, mit Einschluß der Minister, vor sich zu fordern, wobei das Haus der Gemeinden anklagt und dasjenige der Lords richtet.

Im Oberhause hält der König die Rede, womit er das Parlament eröffnet, zu welcher Handlung auch das Haus der Gemeinden berufen wird.

Das Parlament beider Häuser kann vom Könige vertagt (adjournirt), auf längere Zeit entlassen (prorogirt) und gänzlich aufgelöst werden. Nach einer Prorogation beginnen alle Verhandlungen von Neuem. Kein Parlament darf länger als 7 Jahre bestehen und länger als 3 Jahre prorogirt oder aufgelöst bleiben. Der Tod des Königs löst es von selbst auf. Das Parlament kann sich selbst auf einige Tage adjourniren. Jedes Haus führt seine Verhandlungen für sich, bis es zum Schlusse in seiner Mehrheit gelangt ist. Kein Mitglied beider Häuser kann für sich, seine Bedienten, Güter und Grundstücke während der Parlamentszeit mit Arrest belegt werden.

Bei'm Eröffnen des Parlaments wird der Sprecher gewählt, welcher das Wort und die Verhandlungen des Unterhauses leitet, und die Ausschüsse beschäftigen sich mit den Privilegien des Hauses, mit den streitigen Wahlen, mit den Beschwerden des Volks, mit dem Handelswesen u. dergl. m., auch mit der Dankadresse an den König für die gehaltene Rede. Zu jedem Parlamente werden neue Wahlen vorgenommen, welche jedoch die alten Mitglieder wieder treffen können. Die Abgeordneten sind nicht an die Vorschriften ihrer Wähler gebunden.

Die Mitglieder stimmen bei der Zählung der Meinungen mit für und wider.

### Wanderung der Vögel.

Auch die Vögel haben ein Vaterland, wo sie die schönste Zeit ihres Lebens zubringen, ihre Jungen erziehen und mit ihrem Gesange die horchende Welt erfreuen. Doch die ganze Familie erhebt sich, und Eltern und Kinder verlassen ihren Geburtsort und reisen in's Ausland. So ist ihre Zeit beinahe in zwei Hälften getheilt: die eine wird in der Heimath zugebracht und die andere in der Fremde. Alle Vögel, mit Ausnahme derjenigen, deren Gewohnheiten durch einen langen Aufenthalt in der Stadt verändert worden, haben in einem höhern oder niedern Grade dieses zeitbestimmte Verlangen, die Welt zu sehen. Der angeborne Trieb entsteht plötzlich und ist unvorbedacht; beinahe alle Vögel sind heute hier, und morgen ist nicht Einer zu sehen. In der Gefangenschaft bemerkt man an ihnen eine plötzliche Unruhe; da haben sie, wie gewöhnlich, zu Abende ihre Schlafstelle besetzt, und schlummernd raffen sie sich auf, flattern und stürzen mit Besorgniß und Angst herab. Diese unruhige Bewegung währt mehrere Tage. Ein Theil quält sich zur Tageszeit, der größte Theil unter dem schützenden Schatten der Nacht, und andere auch zu beiden Zeiten. Auf dem Zuge über Land machen sie des Futters wegen Halt; aber selten schlafen sie, bevor sie ihren Bestimmungsort erreicht haben. Sie fliegen gewöhnlich in einer so großen Höhe, daß sie öfterer gehört als gesehen werden, und immer fliegen sie gegen den Wind.

Der Zweck ihrer Wanderung ist die Befriedigung ihres Nahrungstriebes. Die nördlichen Gegenden der Erde sind von jeher der Aufenthalt unzähliger



Millionen Wasservögel gewesen, wo in weitgedehnten, sumpfigen Ströcken, von unvergänglichem Schnee begrenzt, niemals ein anderer Ton, als ihr trauriges Gefreisch das schaudervolle Echo geweckt hat. In Sicherheit erziehen sie dort ihre Jungen, und so lange der Sommer dauert, gewährt ihnen die erstaunliche Menge Insekten ein niemals fehlendes Mahl. Aber sobald die belebende Sonne sich zurückzieht, der frostige Wind und der schwere dicke Nebel ihre Herrschaft beginnen, fühlen sie die Vorboten des todtten Winters und ein ahnender Naturtrieb sagt ihnen, daß der Mangel kommt zeigt ihnen ein Land der Fülle und bestimmt sie, ihre Reise anzutreten. Sehenswerth ist dann das Schauspiel, wie unter der Leitung des Schöpfers unzählige Schaaren in der Luft schweben, jede Art von einem Anführer mit der größten Regelmäßigkeit angeführt, mit der unglaublichen Schnelligkeit von 20 Meilen in einer Stunde in südliche Länder sich begeben.

Noch ist hier zu bemerken:

1) Ihre Menge. Die Vögel ziehen in Parthien von größerer oder kleinerer Anzahl, je nachdem die Art ist; aber in jedem Falle sind sie sehr zahlreich. Ein Seefahrer sah auf seiner Fahrt nach Australien einen dichten Zug Sturmvogel, der von 150 bis 240 Fuß tief und 900 Fuß und darüber breit war, und ununterbrochen mit der Schnelligkeit einer Taube volle anderthalb Stunden währte. Nimmt man nun an, daß sich diese Säule 130 Fuß dick und 900 Fuß breit 6 Meilen in einer Stunde bewegte, und giebt man jedem Vogel 9 Kubitzoll Raum, so war wohl die Anzahl derselben 151,500,000.

Die Wandertauben in den vereinigten Staaten ziehen in einer noch erstaunenswerthern Menge; denn nach der Berechnung eines dortigen Naturforschers soll ein Zug, der vier Stunden währte, wenigstens aus 2,230,272,000 Tauben bestanden haben.

2) Ihre Schnelligkeit. Um über das Meer zu ziehen, haben die Vögel natürlich eine ungemaine Schnelligkeit nöthig, wenn sie nicht vor Hunger und Mattigkeit umkommen sollen; aber daß sie auch wirklich die nöthige Flugkraft besitzen, wird man aus folgenden Angaben ersehen:

Die Mauerschwalbe fliegt im Durchschnitte 100 Meilen und hat noch gemächlich Zeit, Nahrung zu sich zu nehmen, Materialien zu ihrem Neste zu sammeln u. s. w., der Goldadler durchschneidet die Luft 8 Meilen — in einer Stunde.

Im Jahre 1830 wurden 110 Tauben von Brüssel nach London gebracht, und den 19. Juli d. J., Vormittags um  $\frac{3}{4}$  auf 9 Uhr von dort wieder losgelassen; eine erreichte Antwerpen, 186 engl. Meilen von London, um 2 Uhr 18 Minuten Nachmittags, oder in  $5\frac{1}{2}$  Stunden; fünf kamen 8 Minuten später dahin; dreizehn andere brauchten 8 Stunden zu dieser Reise. Eine andere Taube flog von London nach Mastricht, 260 engl. Meilen, in  $6\frac{1}{4}$  Stunden.

3) Ihre Figur im Fluge. Die Vögel bilden auf ihrem Zuge eine bestimmte Figur, die ihrer Gestalt, Kraft, Bestimmung, ihrem Fluge u. c. angemessen ist. Die merkwürdigsten Figuren bilden die Züge wilder Gänse; denn ihr hoher und geordneter Zug ist keilförmig, jeder einzelne Vogel schneidet die Luft mit einer geringern Anstrengung, und die Abwechselung der Figuren V, A, L oder einer geraden Linie wird wohl von dem Zugführer verursacht, der seinen Posten an der Spitze des Winkels aus Mattig-

keit verläßt, sich in den Nachtrab stürzt und seine Stelle einem Andern überläßt.

Ein sonnenklarer Tag entlockt der ziehenden Ringeltaube ein Gurren, der Amsel und Lerche einen sanft rührenden Gesang.

## E s e l s m i l c h .

Der König Franz I. von Frankreich fühlte in Folge seiner Kriegszüge, und freilich auch seiner Ausschweifungen mit dem andern Geschlechte, eine solche zunehmende Schwäche mit Engbrüstigkeit, daß er und seine Aerzte, welche kein Heilmittel mehr kannten, seine Herstellung zu bezweifeln anfangen, als Einer der Höflinge berichtete, daß Einer seiner Bekannten, der auch in ähnlicher Schwäche sich befunden hatte, durch einen jüdischen Arzt in Konstantinopel glücklich geheilt worden, befahl der König seinem Botschafter am Hofe des Sultans, den israelitischen Arzt, es koste, was es wolle, zu bewegen, daß er nach Paris die Reise mache, um den König zu heilen. Der Arzt ließ sich diesen Antrag gefallen, kam, sah den König und heilte ihn, ohne andere Arznei, als durch den täglichen Genuß von Eselsmilch, was seine Höflinge beiderlei Geschlechts als eine leichte Kur nachahmten. Als aber Se. Majestät nach ihrer Genesung ihre früheren Ausschweifungen wieder erneuerte, vermochte der Leibarzt aus der Levante den im Lebensgenusse ausschweifenden König nicht wieder herzustellen, welcher 1547 starb.

## C h a s s é .

David Heinrich Baron Chassé (sprich Schaffee), königlich niederländischer General der Infanterie, geboren zu Thiel in der Provinz Geldern den 18. März 1765, hat sich in der neuesten Zeit durch die bekannte tapfere Vertheidigung der Citadelle von Antwerpen so berühmt gemacht, daß die bedeutendsten Umstände aus seinem Leben verdienen erzählt zu werden. — Schon im zehnten Jahre seines Alters trat Chassé in den Soldatenstand; im Jahre 1787, als die Empörung in Holland ausbrach, war er Kapitän und Gegner der sogenannten oranischen Parthei, wobei nur zu bemerken ist, daß die sieben vereinigten Provinzen Hollands damals von einem — mit beschränkter königlicher Macht — regierenden Fürsten, unter dem Titel: Erbstatthalter, aus dem alten fürstlich-oranischen Hause stammend, beherrscht wurden. Diese Unruhen, von dem damaligen Könige von Preußen, Friedrich Wilhelm II., (er war der Bruder der Gemahlin des Erbstatthalters) durch die Macht der Waffen unterdrückt, — nöthigten viele Gegner der oranischen Parthei, nach Frankreich zu flüchten; so auch Chassé, der aber, als zu Ende 1794 und zu Anfang 1795 der französische General Pichegru Holland eroberte, unter dessen Fahnen als Obrist-Lieutenant in sein Vaterland zurückkehrte. — In den Feldzügen von 1799 bis 1806 focht nun Chassé stets in den Reihen seiner Landsleute, welche damals Verbündete Frankreichs waren, zeichnete sich durch Muth und Entschlossenheit überall aus, machte als Brigade-General den Krieg in Spanien mit, und ward wegen seines tapfern Benehmens in den Gefechten bei Deanna zum Baron und Kommandan-



ten des Union = Ordens ernannt. Während der letzten Kampf = Tage des Kaisers Napoleon gegen die Allirten war es Chassé, welcher sich vorzüglich bei Warfur Aube hervorthat, und diese vom weitem Vordringen mit seiner Brigade abhielt.



Chassé.

Als Holland im Jahre 1814 als selbstständiger Staat wieder in die Reihe der europäischen Mächte eintrat, erhielt Chassé das Kommando des 4ten Armeekorps in Antwerpen; nachdem aber die im Jahre 1830 ausgebrochene belgische Revolution zur europäischen Angelegenheit geworden, die Trennung Hollands und Belgiens von den hohen vermittelnden Mächten ausgesprochen war, glaubte doch Chassé ganz in dem Sinne seines, jene Maßregeln nicht anerkennenden Königs zu handeln, wenn er, wenigstens die Citadelle von Antwerpen — da er die Stadt nicht behaupten konnte — vertheidigte; das geschah auch, als von Seiten Frankreichs, welches die Truppen, und Englands, welches seine Zustimmung gab, die förmliche Belagerung im Spätjahre 1832 begann. Drei Wochen dauerte dieselbe, und nur nachdem die Citadelle kaum mehr als ein Steinhaufen, alle Munition der Belagerten verschossen, die größere Anzahl der letztern gefallen war, übergab der alte tapfere Kommandant das, was noch verblieb, an die Franzosen, welche ihn nach Frankreich abführten, wo man bis zum Jahre 1833 ihn behielt, dann aber nach Holland zurückschickte, wo er mit allen Ehrenbezeugungen empfangen ward. Seitdem lebt er ohne weitere Anstellung in seinem Vaterlande, geachtet und geliebt von seinem Könige, wie von seinen Landesleuten.

### W o c h e.

Am 18. Januar 1595 ließ Mahomed III., türkischer Sultan, ein und zwanzig seiner Brüder, nebst zehn Frauen derselben erdroffeln.

Am 19. Januar 1576 starb der Dichter Hans Sachs, 82 Jahre alt, in seiner Vaterstadt Nürnberg. Sein eigentlicher Beruf war das Schuhmacher = Handwerk, in welchem er die gehörigen Lehr- und Wanderjahre überstanden und dann sich in seiner Heimath niedergelassen hatte. — Er war ein Zeitgenosse Lu-

ther's, ein großer Verehrer dieses Mannes, so wie auch seiner Lehren, zu denen er sich öffentlich und unverhohlen bekannte. — Als Dichter sagten ihm auch die neuen deutschen Kirchen = Gesänge, vorzüglich die von Luther selbst gefertigten, sehr zu, und Letztern nannte er deshalb die Wittenbergische Nachtigall; von ihm selbst ist das Lied: „Warum betrübst du dich, mein Herz?“ Im Ganzen herrscht freilich in Hans Sachs's Schriften noch der damals gebräuchliche raue Ton; allein es ist diesem einfachen Manne, der sich ganz allein durch sein Streben ausgebildet hatte, sowohl Wis, als Gemüthlichkeit, Naivetät und geistreiche Erfindung nicht abzuspochen; es sind seit seinem Tode bis 1791 mehrere Ausgaben seiner schrifstellerischen Werke erschienen, welche in Gedichten, allegorischen (bildlich = andeutenden) Erzählungen und sogenannten Schwänken bestehen.

Am 20. Januar 1790 starb zu Cherfon in der Krimm John Howard, ein höchst edler Mann, der von seinem 20sten Jahre an in seinem Vaterlande — England — nichts that, als sich um die Verbesserung und Hülfleistung der untern Stände zu bekümmern. Zu diesem Behufe bereiste er die Anstalten aller Art, die darauf abzweckten, als Armen- und Zuchthäuser — Spitäler — Lazarethe und Gefängnisse, und durchzog deshalb beinahe ganz Europa, gab nützliche Schriften darüber heraus, that persönlich außerordentlich viel Gutes, und ward endlich selbst ein Opfer eines epidemischen Fiebers im 65sten Jahre seines Alters.

Am 21. Januar 1793 ward Ludwig XVI., König von Frankreich, — nachdem er von jener Versammlung von Männern, welche unter dem Namen National-Konvent die Regierung an sich gerissen hatten, zum Tode verurtheilt worden war — in Paris früh halb 11 Uhr durch die Guillotine hingerichtet, nachdem er fast 39 Jahre gelebt und 18 Jahre regiert hatte.

Am 22. Januar 1732 übernahm der Reichstag zu Regensburg die sogenannte pragmatische Sanction, oder das politische Testament Kaiser Karl's VI. zur Aufrechthaltung. Dieses für die Ruhe Deutschlands wichtige Dokument garantierten gleichfalls mehrere Mächte; es ward aber späterhin nicht beachtet, und daher entstand der sogenannte österreichische Erbfolgekrieg, den der Aachener Friede 1748 endete. Auch der siebenjährige Krieg war noch eine Folge dieses, durch viele hunderttausend Bajonette bestrittenen Erb-Recesses.

Am 23. Januar 1809 war die Schlacht bei Corunna in Spanien, zwischen dem englischen Feldherrn Moore und dem französischen Marshall Soult. Der Tod jenes zog allgemeine Verwirrung unter den Engländern herbei, und sie wurden zur Flucht und zur Einschiffung genöthigt.

Am 24. Januar 1743 ward der berühmte italienische Dichter, Graf Alfieri, im Piemontesischen geboren. Hohe wissenschaftliche Bildung, welche sich sogar auf das Studium der deutschen Literatur während seines Aufenthaltes in Göttingen, erstreckte, — eine sehr lebendige rege Einbildungskraft, verbunden mit der Gabe, mit Leichtigkeit in jeder Versart dichten zu können, schuf ihm einen großen Namen, und noch jetzt werden, vorzüglich seine Trauerspiele, unter die besten italienischen Dichtungen gezählt. Er starb 1803.

Verlag von Bossange Vater in Leipzig.  
Unter Verantwortlichkeit der Verlagshandlung.

Druck von Breitkopf und Härtel in Leipzig.