

# Gemeinnützige Blätter

100

## Belehrung und Unterhaltung.

Dreißigster Jahrgang.

№ 28.

Sonntag den 5. April

1840.

### Gerstner's Bericht über Amerika's gesetzliche Bestimmungen für die Unternehmung von Eisenbahnen.

Macon in Georgia, den 1. Mai 1839.

Jeder Staat, welcher zur amerikanischen Union gehört, ist für sich unabhängig und souverain, indem das gemeinschaftliche Band der Federal-Regierung in Washington nur einige Verwaltungszweige begreift, die eigentliche Gesetzgebung und Regierung aber den einzelnen Staaten ganz überlassen ist. Wir finden daher auch in den 23 Unions-Staaten, wo bereits Eisenbahnen bestehen, eine durchaus verschiedene Gesetzgebung und Unterstützung dieser Werke, jedoch können folgende Punkte, als in den meisten Staaten bestehend, angeführt werden:

1) Die Grund- und Gebäude-Einlösung, sowohl für die eigentliche Bahn, als auch für die Stationen wird entweder durch freies Uebereinkommen, oder durch Schätzleute regulirt, wenn beide Parteien sich nicht vereinigen können. Den Schätzleuten ist ausdrücklich anbefohlen, nicht bloß den Schaden sondern auch den Nutzen anzuschlagen, welchen ein Grundeigenthümer durch die Anlage der Bahn erhält. Als vor zwei Jahren die Eisenbahnbrücke über den Roanoke-Fluß bei Gaston gebaut wurde, begehrte der Eigenthümer der bisher bestandenen Ueberfuhr eine Entschädigung von 25,000 Dollars, da dieß seinem Verluste angemessen war; die Schätzleute erkannten aber, daß der Werth der Ländereien desselben Grundeigenthümers durch die Anlage der Bahn um 20,000 Dollars erhöht wird, und er mußte sich mit 5000 Dollars begnügen. In sehr vielen andern Fällen wurde ein Grundeigenthümer zur unentgeltlichen Abtretung der benötigten Landstrecke für die Eisenbahn, und in Waldungen zur Abgabe des darauf bestehenden Bauholzes angewiesen, weil der Gewinn,

welchen seine Besizung durch die Anlage der Bahn findet, so groß oder größer, als der Werth des abgetretenen Landes ist. In Europa haben Schätzleute meines Wissens noch nie den Nutzen angeschlagen, welcher aus der Anlage einer Eisenbahn oder einer andern Straße einem Grundeigenthümer zuwächst, und es war in der That der klare, einfache Sinn der Amerikaner zur Erlassung des oben angeführten Gesetzes erforderlich.

2) Trace und Steigungen der Bahn. In jedem Unionsstaate wird den Eisenbahncompagnien das Recht erteilt, die Richtung der Bahnlinie, ihr Profil u. dgl. mehr, selbst zu bestimmen. In den Concessionen (Charters) sind gewöhnlich nur die Endpunkte der Linie, selten ein oder zwei Mittelpunkte benannt. Die Actiengesellschaften oder ihre Directionen haben sonach ganz freies Spiel, die Directionen und die Ingenieure sind aber den Actionärs und dem Publicum für eine Ausmittelung der besten Bahn verantwortlich, und können sich nie, wie es so häufig, vorzüglich in Frankreich geschieht, ausdrücken, daß ein Plan, so wie er die Bestätigung der höhern Behörden erhielt, nun als Plan dieser Behörden anzusehen, und daher von der Direction oder den Ingenieuren nicht weiter zu verantworten sei.

3) Sämmtliche Schienen, welche zum Baue einer Eisenbahn benötigt werden, können laut einer vor mehreren Jahren erlassenen Congressacte zollfrei eingeführt werden. Es werden zwar Schienen auf mehreren amerikanischen Eisenwerken gewalzt, allein ihr Preis ist viel höher als der von England eingeführten, welche man daher vorzieht.

4) Die Beamten, die Conducteurs, die Maschinenführer und andere zum Betriebe der Bahn nothwendige Individuen sind in den meisten Staaten von dem Militärdienste (der Miliz) befreit.

5) Die Charters der Eisenbahnen werden unentgeltlich erteilt, nur in einigen besondern Fällen

müssen Procente des Ertrages als Steuer an die Staatsregierungen bezahlt werden; in den meisten Staaten sind die Eisenbahnen ganz steuerfrei.

6) Einige Charters verleihen ausschließende Privilegien, demgemäß binnen 20, ja 50 Jahren keine zweite Eisenbahn in einer bestimmten Entfernung von der concedirten Bahn erbaut werden darf; eine jede Eisenbahn bleibt aber für alle kommende Zeiten Eigenthum der Actionäre.

7) Die Tariffe für Beförderung von Reisenden und Gütern werden immer auf sehr liberale Art bemessen, und in keinem einzigen Falle hat der Staat zur Bedingung gemacht, daß Truppen, dem Staate gehörige Gegenstände, die Briefpost u. dgl. zu einem geringeren Preise, als andere Reisende und Güter geführt werden sollen.

8) Jede Beschädigung an der Bahn oder Entwendung eines der Bahn gehörigen Gegenstandes wird strenge bestraft; wenn aber durch die Beschädigung, z. B. das Abreißen einer Schiene, das Leben der Reisenden gefährdet werden könnte, so wird dieß nach den ausdrücklich hierüber erlassenen Gesetzen als Criminalverbrechen bestraft.

9) In einzelnen Staaten ist das Recht der Einlösung der Bahn von Seite des Staates vorbehalten, jedoch für diesen Fall den Actionärs eine baare Bezahlung des Capitals nebst 10 Procent Zinsen, vom Tage der ersten Einzahlung an gerechnet, zugesichert.

Actiensubscription von Seite des Staates.

Außer den vorgenannten allgemeinen Begünstigungen werden noch directe Mittel bei jenen Bahnen angewandt, wo der Verkehr nicht hinreichend ist, um eine Verzinsung für Private zu lohnen. In diesem Falle verspricht der Staat in Charter, einen Theil der Actien dann einzuzahlen, wenn die andern Actien durch Subscription gedeckt werden. Die Grundbesitzer und Kaufleute der betreffenden Gegend nehmen nun, wie ich schon früher bemerkte, einen Theil Actien, und der Staat nimmt den Rest. In Virginien besteht das Gesetz, in jeder Eisenbahnunternehmung  $\frac{1}{2}$  der Actien von Seite des Staates zu nehmen, wenn Private die andern  $\frac{1}{2}$  einzahlen; keine Untersuchung der Nützlichkeit der Bahn, keine Vorlage der Pläne u. dgl. findet statt; der Umstand, daß Private  $\frac{1}{2}$  der Actien abnehmen, reicht ganz allein zum Beitritte der Regierung für die übrigen  $\frac{1}{2}$  Actien hin. Virginien besitzt bereits 335 engl.

Meilen Eisenbahnen im vollen Betriebe, wofür fünf Millionen Dollars verwendet wurden; die Population des ganzen Staates betrug bei dem letzten Census im Jahre 1830 bloß 741,648 Weiße und 469,757 Schwarze, während der Flächeninhalt des Staates 3100 geogr. Quadratmeilen enthält. Weil die Regier ihren Wohnort, außer wenn selbe auf Reisen ihre Herren begleiten, nicht verlassen dürfen, so kann man nur 239 Weiße pr. geogr. Quadratmeile zum reisenden Publicum rechnen. Da nun, wie ich im vorigen Berichte zeigte, der bei weitem größte Theil des Gewinnes der Eisenbahnen in Nordamerika aus dem Personalverkehre entsteht, so würde man bei der kleinen Population in Virginien gewiß noch keine Eisenbahn unternommen haben, wenn der Staat nicht so liberal zur Anlage desselben mitgewirkt hätte.

(Beschl. folgt.)

### Von der kalten Anwendung des Wollwaschmittels.

(Eingefandt.)

Obgleich ich noch keinen Erfolg der kalten Anwendung des Wollwaschmittels kenne, so möchte ich doch unbedingt annehmen, daß sie gefährlich sein muß, indem ohne Beimischung von scharfen und ätzenden Substanzen es wohl kaum möglich sein dürfte, etwas damit zu effectuiren. Solche Substanzen aber greifen die Wolle nachtheilig an, noch nicht einmal zu gedenken, daß sie auch der Gesundheit der Schafe schaden müssen — sie muß dadurch in ihrem Nerv verlieren und spröde und leicht zerbrechbar werden. Dadurch wird sie außerordentlich in ihrem Werthe herabgesetzt, und ist vor allem auch gar nicht geeignet, lange auf dem Lager zu liegen, weil sie da leicht völlig unbrauchbar werden könnte. Dieß ist meine individuelle Ansicht, die ich hiermit, der guten Sache wegen, und Niemanden zu Liebe oder zu Leide, offen ausspreche. Münsterberg, den 21. März 1840.

Elsner,  
Oekonomie-Rath.

### Der Handel Rußlands.

Rußland ist an sich schon eine Handelswelt, die selbstständig den europäischen und asiatischen Handel umfaßt. Fünf Meere, zehn große Stromstraßen und wichtige Canäle machen es zu dem natürlichen Spediteur zwischen Europa und Asien. Es führt hauptsächlich aus: Eisen, Hanf, Flach, alle Arten von Seilerarbeit, Talg, Häute, Bauholz, Pech und Theer, Getreide, Leinwand,

Segel  
Schw  
viar,  
bak.  
Irkut  
und S  
gorod  
re; L  
Kassa  
Kow  
nau,  
derisch  
gorod  
handel  
nenha  
Meer  
Türke  
und ü  
neue S  
seit de  
zwiseh  
von A  
del in  
Hanf,  
Sein  
Hände  
größte  
jährlic  
ge; di  
rühmt  
Wielic  
a. d. L  
breitwa  
felle u  
K  
kraut g  
auf de  
man d  
fa's; j  
ihrer S  
Kugeln  
schmerz  
P a n o  
rika zu  
Kraut,

Segeltuch von verschiedenen Arten, Wachs, Honig, Schweinsborsten, Unschlitt, Seife, Hausenblase, Kaviar, Leder, Fischthran, Hanfsamen, Leinsamen, Tabak. Die vornehmsten Handelsstädte sind: Tobolsk, Irkutsk und Tomsk in Sibirien; Astrachan, Drenburg und Kasan im asiatischen Rußland; Moskau und Nowgorod im Innern Rußlands; Archangel am weißen Meere; Liebau (jetzt sehr gesunken) in Kurland; Taganrog, Kaffa oder Feodosia, Odessa, Cherson, Sebastopol und Asow am schwarzen und azowschen Meere; Riga, Pernau, Narva, Reval, St. Petersburg, Wiborg, Fredericksham, Arensburg; die Mesßplätze zu Nischnei-Nowgorod, Irbit u. a. m. sind es, welche den Karavanhandel des Orients mit dem russisch europäischen Binnenhandel verknüpfen. Durch das schwarze und asowsche Meer hat Rußland einen lebhaften Handel mit der Türkei und Smyrna, am caspischen Meere mit Persien, und über Sjachtä mit China. Auch öffnen sich seit 1829 neue Handelswege über Trebissonde und Erzerum, so wie seit der Unterwerfung der räuberischen Lesghier am Kur zwischen Tiflis und Schirwan. An der Nordwestküste von Amerika gründet Rußland gegenwärtig seinen Handel in der Südsee. Polens Exporte bestehen in Korn, Hanf, Flach, Bauholz, Leinsamen, Talg und Salz. Sein Handel ist nicht beträchtlich, und fast ganz in den Händen der Israeliten. Warschau und Krakau sind die größten Handelsstädte. Das erstere hat zwei Messen jährlich. Krakau hat eine dem Handel sehr günstige Lage; die Hauptquelle seiner Geschäfte aber sind die berühmten in seiner Nähe liegenden Salzbergwerke von Wieliczka. Auf den Messen zu Leipzig und Frankfurt a. d. O. versteht sich Polen mit Manufactur- und Fabrikwaaren und allen Luxusartikeln; wogegen es Hasenfelle und andere Producte dahin bringt.

### Geschichte des Tabaks.

Der Tabak, der von Bielen als ein wahres Edelkraut geschätzt wird, wächst in Südamerika, besonders auf der Insel Tabago, wild. Hier kaute und rauchte man dieses Gewächs schon vor der Entdeckung Amerika's; ja diejenigen Personen, welche bei Begräbnissen ihrer Herren mit geopfert wurden, verschluckten ganze Kugeln von diesem Kraute, um sich gegen den Todesschmerz gefühllos zu machen. Der Eremit Romanus Pano, welchen Kolon bei seiner zweiten Reise in Amerika zurückließ, entdeckte schon im Jahre 1496 dieses Kraut, welches man in Domingo Cotribo nannte.

Der Same des Tabaks wurde aber erst im Jahre 1560 durch den am portugiesischen Hofe stehenden französischen Gesandten, Jean Nicot, in Europa bekannt, der ihn an die Königin Katharine von Medici's nach Frankreich schickte. Nach dem Namen dieses Mannes ist in der botanischen Sprache der Tabak herba nicotiana genannt worden. Dieses Gewächs ist aber ziemlich schnell verbreitet worden; denn schon im 16. Jahrhunderte scheint das Tabakrauchen bei den Spaniern gewöhnlich gewesen zu sein, was man wenigstens daraus schließen kann, daß die spanischen Soldaten, welche den im Jahre 1547 von Kaiser Karl V. gefangenen Kurfürsten von Sachsen, Johann Friedrich den Großmüthigen, bewachten, diesem Fürsten durch ihren Tabakrauch lästig wurden, indem er in einem in der Gefangenschaft verfertigten Liede über diesen Rauch klagt. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, ungefähr im Jahre 1565, wurde die Tabakspflanze in Deutschland bekannt. Damals fing man an, dieselbe als eine botanische Pflanze in den Gärten zu ziehen, um sie als Medicin zu gebrauchen. Das Rauchen des Tabaks ward in Deutschland erst im 30-jährigen Kriege durch schwedischen Soldaten bekannt und nach Karzow's Sittauschem Schauplatz zuerst im J. 1620 in Sittau geübt. Schwedische Soldaten sollen es um das J. 1631 auch den Einwohnern zu Leisnig im Meißnischen gelehrt haben. Aus dem bisher Gesagten geht aber hervor, daß in andern Ländern Europa's der Gebrauch des Rauchens schon früher stattfand.

Ueberall aber eiferten damals sowohl die Obrigkeit, als auch die Prediger von den Kanzeln herab, gegen diese neue Gewohnheit. Man findet aus jenen Zeiten noch hin und wieder Predigten, in welchen gegen den schändlichen Tabak losgezogen wird. Dennoch fingen nach und nach die geistlichen Herren selbst an, solchen Geschmack an dem verpönten Kraute zu finden, daß sich das Consistorium zu Wolfenbüttel genöthigt sah, unter dem 27. Mai des Jahres 1623 nachstehende Circular-Verordnung an die geistlichen Inspectionen zu erlassen:

„Unsere freundlichen Dienst zuvor, Ehrwürdiger, Wohlgelehrter Freund.“

„Es ist dem fürstlichen Consistorio die Nachricht zugekommen, weßgestalt bei einigen Predigern, sowohl auf dem Lande, als in den Städten, der Mißbrauch des Tabakrauchens so sehr überhand genommen, daß sie

nicht nur in ihren Häusern die meiste Zeit von früh Morgens bis spät an den Abend mit Tabakschmauchen zubringen, sondern gar in öffentlichen Gelagen und Gesellschaften, als bei Hochzeiten und Kindtaufen u. s. w., sich gar öfters mit der Tabakspfeife sehen und antreffen lassen. Als aber dadurch absonderlich bei den Bauern und gemeinen Leuten der priesterliche Respect sehr verkleinert, auch zu vieler Aergerniß Anlaß gegeben wird, habt Ihr die unter Eurer Inspection stehenden Pastoren zu warnen und sie sowohl von dem überflüssigen, als auch gewiß höchst unanständigen Tabakrauchen in öffentlichen Gelagen u. ab, hingegen zu einer ehrbaren Aufführung anzumahnen, mit der Bedeutung, daß, wenn künftig solcher Mißbrauch bei Einem oder dem Andern verspürt werden und er nach vorgängiger Warnung davon nicht ablassen würde, solches dem fürstlichen Consistorio angemeldet, sodann der Contravenient mit Nachdruck, auch wohl nach Befinden mit *Suspensio ab officio* bestraft werden solle. Gegeben im Consistorio.“  
(Beschl. folgt.)

### Die Entstehung von „Paul u. Virginie.“<sup>\*)</sup>

Jedermann kennt den schönen Roman *Bernardin de St. Pierre*, weniger bekannt aber dürfte die geschichtliche Wahrheit sein, auf welcher er beruht. *Virginie* hat gelebt, *Paul* dagegen ist eine Fiction; *Margarethe* und *Madame de Latour* sind ebenfalls von dem Dichter geschaffen.

„Mein Vater,“ erzählt Herr v. Mallet, „hatte meine Schwester nach Frankreich geschickt, damit sie dort erzogen werde. Sie kam 1743 oder 44 auf einem Schiffe, dem *St. Geran*, Cap. *Monteuil*, zurück und am 23. December brach ein außerordentlich heftiger Sturm aus. Am Nachmittage war das Schiff von der Insel (*Ile de France*) aus signalisirt, aber nicht erkannt worden. Meine Mutter, die wahrscheinlich ahnete, ihre Tochter könne auf jenem Schiffe sich befinden, schloß die ganze Nacht vor Angst kein Auge. Endlich erfuhr man, daß das Schiff gestrandet sei und man schickte sogleich mehrere Negers an den bezeichneten Ort. Das Schiff war gänzlich zertrümmert; es hatten sich jedoch bereits mehrere Beamte eingefunden, um den unglücklichen Schiffbrüchigen Beistand zu leisten und sagten den Negern, daß sich auf dem Schiffe allerdings das Fräulein von Mal-

let befunden habe, aber bereits verunglückt sei. — Einer der Officiere hatte sich während der Ueberfahrt leidenschaftlich in meine Schwester verliebt, wie einige der Geretteten erzählten. Als dieser Officier sah, daß das Schiff nicht mehr zu retten sei, erbot er sich gegen meine Schwester, sie an das Land zu bringen, verlangte aber, daß sie sich auskleide. Sie weigerte sich dessen und versicherte, es sei unmöglich, an das Land zu gelangen. Da sprang der Officier in Verzweiflung in das Meer und schwamm an das Land; nachdem er neue Kräfte gesammelt hatte, kehrte er mit einem grünen Zweig auf das Schiff zurück, um meine Schwester zu beweisen, daß es nicht unmöglich sei an das Ufer zu schwimmen.“

„Der Morgen begann zu tagen; man sah deutlich von der Insel aus das bereits fast ganz versunkene Schiff von den Wellen umherwerfen. Man sah auch, wie der junge Officier sich vergeblich bemühte, meine Schwester zu bereden, ihre Kleidungsstücke abzulegen, damit er sie retten könne. Die Gefahr stieg mit jeder Minute und er benutzte endlich einen Augenblick, als die Wogen zurückkehrten, um meine Schwester über das Deckgeländer zu werfen. In demselben Augenblicke sprang er ihr nach, aber man sah Beide nicht wieder. — Der Officier, der das Mädchen zu retten versuchte, hieß *Logchamps de Montendre*.“

„Ihre Leichname gehörten nicht zu denen, welche man nach dem Sturm am Ufer fand und sie können folglich auch nicht auf der Insel begraben sein.“

### Miscellen.

In Aegypten sind gegenwärtig zwischen 160 und 170 Brüt-Defen, in welchen Hühnerciere ausgebrütet werden. Im Jahre 1830 waren 164 Brütöfen im Gange, in welche 20 Mill. 104,500 Eier eingelegt wurden, von denen 8 Mill. 783,527 verdarben und 17 Mill. 418,973 ausgebrütet wurden. — In der Nähe von Breda (Niederlande) hat man ein Packet noch ungedruckter Briefe von *Voltaire* aufgefunden. Man glaubt, daß diese Schriften dieselben sind, welche nach *Voltaire's* Bestimmung, erst 50 Jahre nach seinem Tode bekannt werden sollten, und sich bis zum November 1819 in dem damals erbrochenen und ausgeplünderten Monument des Parks von *Jerney* befanden. — Ein englischer Buchhändler läßt dormalen von einem renommirten Sprachlehrer in Bremen (einem Engländer von Geburt) *Beckers Weltgeschichte* ins Englische übersetzen, u. honorirt denselben so, daß er seine ganze sehr bedeutende Praxis aufgeben konnte, um sich lediglich der erwähnten Uebersetzung zu widmen.

### Gnome.

Nur der Würdige vermag den Werth des Menschen zu schätzen; Weil ihm der Maßstab gebriert, kann es der Werthlose nie.

\*) In Baumgärtners Buchhandlung zu Leipzig ist eine neue glänzend ausgestattete Uebersetzung dieser vorzüglichen Erzählung mit sechs Stahlstichen erschienen.