

Illyrisches Blatt

zum Nutzen und Vergnügen.

37

Freitag den 14. September 1827.

Meteorologische Beobachtungen.

Uebersichts-Tabelle

der klimatischen Eigenheiten des Monats August nach einer dreyjährigen Beobachtung nord-westlich des Laibacher Horizonts.

Witterung.	August		
	1825	1826	1827
	von Drey und Neunzig Theilen		
Heitere Witterung . . .	49 1/2	58	46 1/2
Früh, neblig und Wolken	43 1/2	35	46 1/2
Negen	12 1/2	6	15 1/2
Blitz und Donner . . .	9	9 1/2	8 1/2
Hagel	—	1/2	2
Ost- und Ostsüdwinde . .	11 1/2	12 1/2	6 1/2
Süd- und Südwestwinde	16 1/2	8 1/2	17
N. W., N. u. N. O. Winde	7 1/2	3	9
Feuchtigkeit der Luft . .	19	7	40 1/2
Trockenheit der Luft . .	1	4	—
Temperatur nach Reaumur	Grade		
Summe der niedrigsten Wärme	379	381	331
do. der höchsten do.	602	665	562
Die größte Wärme am 6.	23	—	—
„ „ do. am 5.	—	23	—
„ „ do. am 4.	—	—	24
Die kleinste Wärme am 31.	9	—	—
„ „ do. am 8.	—	11	—
„ „ do. am 30.	—	—	5

Schreckliches Ereigniß bey einer Nachgrabung in der Nekropolis von Theben.

(Fortsetzung.)

Nachmittags den 26ten Dezember 1823 drückte die Last der aufgeblöhten Erde einige Ziegel los, und ihr Fallen war das Signal zu einem schrecklichen Ereigniß; die Mauern begannen sich zu beugen und die Erde in Menge von oben herabzurollen. Die Araber, die noch Zeit dazu hatten, flohen entsetzt aus der Grube; aber der Tod schien sich seine Opfer bereits ausersehen zu haben, in einem Augenblick stürzten nun Trümmer und Erde von allen Seiten zusammen; eine ungeheure Staubwolke fuhr auf und entzog die unglückliche Stelle den Blicken; sie zertheilte sich, und es ward zur Gewißheit, daß vier Menschen mehr als 40 Fuß tief verschüttet waren.

Ich saß ruhig in meinem Zimmer, als einer meiner arabischen Bedienten athemlos mit dieser Nachricht herbeyrannte. Bereits hatten die Weiber mit furchtbarem Geheul das ganze Dorf herbeygezogen; ich stürzte mich unter die Araber; ach! da war keine Grube mehr! keine Hoffnung, den lebendig Begrabenen schnelle Hilfe zu leisten! Die Verwandten der Unglücklichen zerreißen sich die Kleider, wälzen sich auf der Erde, zerfließen in Thränen, rufen im Tone der Verzweiflung ihre Nahmen aus. Ihre Klagen, das Geschrey und Seufzen der umherstehenden Weiber steigern den Schmerz der mein Herz zerreißt, zu einer schrecklichen Höhe. —

Jetzt wirft man als Zeichen der größten Betrübniß Hände voll Erde in die Luft, und die bisher sprachlosen Araber brechen plötzlich in ein verwirrtes Geschrey und fürchtbare Verwünschungen aus; ich stand unbeweglich mit gefalteten Händen da, aber bald riß mich der Drang alles zur Rettung der Unglücklichen zu versuchen, aus meiner Betäubung. „Muth, Freunde,“ rief ich, „Hülfe, laßt uns Alle graben, wir retten sie.“ — Mit großer Mühe entfernte man die Verwandten, und Bitten und Drohungen brachten bald das ganze Dorf zur Arbeit.

Bereits waren viertelb Stunden unter angestrengtem, leider fruchtlosem Graben verlossen; ich war in Verzweiflung; man grub, es war als ob man im Wasser grabe, je mehr man Erde und Sand herauschaffte, desto mehr fiel wieder hinein. Mein Bemühen, die Araber aufzumuntern, die traurigen Gedanken an die Folgen dieses Unglücks, das angestrengte Arbeiten, erschöpften meine Körper- und Seelenkräfte. Die untergehende Sonne warf ihre letzten Strahlen, und bereits zeigten sich die Chakals und die Hyänen gleich drohenden Wespenstern auf den Gipfeln der libyschen Bergkette.

Ich sah mit dem Tag meine letzte Hoffnung schwinden; bedeckt mit Schweiß und Staub, völlig erschöpft, trat ich einige Schritte zurück und überließ mich auf den Trümmern eines Grabs den traurigsten Betrachtungen. Da ließ sich plötzlich ein unerwartetes Geräusch hinter mir hören; bald sah ich mehrere bewaffnete Männer auf mich zukommen, es war Janny d'Almanah, ein geborner Grieche; er hatte erfahren, daß sich eine Verschwörung gegen mich bilde, und kam mit mehreren der Seinen, mich vor der Gefahr zu warnen, der mich mein Vertrauen aussetzte, und mir edelmüthig seinen Beystand anzubieten; bereits hatte man bewaffnete Araber unter der bewegten Menge bemerkt, und vielleicht erwarteten sie bloß das völlige Einbrechen der Nacht, um, unter dem Vorwande einer blutigen Rache ihr heillofes Vorhaben an meinem Leben und meiner Habe auszuführen. Man trieb mich zur Flucht; unter Begünstigung der Dunkelheit schlich ich mich mit Nikolas, einem andern Griechen, über Trümmer und Abgründe nach Jannys Hause, der zurückblieb, um die

Araber zu beobachten und zu beruhigen. Nach einer Stunde kam er zurück, gierig las ich in seinen Zügen, und las, daß keine Hoffnung mehr sey! man suchte mich zu erheitern, aber vergeblich; in einem Winkel des Zimmers sah ich in dumpfen Sinnen; ich sah die vier blutigen Leichname aus der Gruft ziehen, sah die wildesten der Araber ihre Brüder zur Rache an mir auffordern, sah mein Haus und die Früchte meiner mühsamen Forschungen den Flammen, der Plünderung preisgegeben, und bliete die Hoffnung, mein Leben durch die Flucht zu retten, einen Augenblick in mir auf, so stürzte der Gedanke, daß der Vorwurf, am schrecklichen Ende dieser Menschen Schuld zu seyn, mein ewiger Begleiter seyn werde, mich wieder in Verzweiflung und der Tod erschien mir wünschenswerth.

(Der Beschluß folgt.)

Kettenbrücken.

(Beschluß).

An eisernen Ketten hängende Brücken haben schon seit längerer Zeit die Chinesen. Rennel beschreibt unter andern die von Sampos in Ostindien, die 600 Fuß lang ist. Auch in Tibet sollen einige seyn.

Um 1741 wurde die erste Kettenbrücke in England zu Wind über den Lees gebaut. Sie ist bloß für Fußgänger, 70 Fuß lang, nur 2 Fuß breit, nur an einer Seite mit einem Geländer versehen und schwingt sich stark beim Darübergehen.

1785 wurde bey Weilburg im Nassauischen über die Bahn eine Kettenbrücke gebaut, wahrscheinlich die erste in Deutschland. Die Ketten sind 185 Fuß lang, 14 Fuß über den Wasserspiegel, 8 — 10 Fuß breit, und mit Holz belegt. Bis 1826 bedurfte sie wenig Ausbesserungen.

1809 wurde eine Kettenbrücke über den Merrimack in Massachusetts gebaut. Sie ist aus einem Stück 244 Fuß lang, 30 Fuß breit, trägt 10,000 Zentner und kostete 100,000 Franken.

1811 bestanden nach Pope's im Jahre 1826 zu New-York erschienenen Brückenbaukunde in Nord-Amerika 8 Kettenbrücken.

1817 wurde bey Dryburg über den Tweed eine Kettenbrücke in 4 Monathen für Fußgänger und Handpferde gebaut. Sie ist 260 Fuß lang, 4 Fuß breit und kostete 20 Pf. St. Seit 18. Jänner 1818 ist sie viel verbessert, nachdem mehrere Ketten rissen.

1820 am 26. July wurde zu Nordhamford eine Kettenhängebrücke (die Union-Brücke) über den Tweed in England eröffnet. Der Bau hat im August 1819 begonnen. Die Brücke ist 361 Fuß lang, 18 Fuß breit, sie wiegt 2000 Zentner, gleicht einem umgekehrten Regenbogen und gibt einen sehr schönen Anblick. Sie ist die erste Kettenbrücke in England, die mit Pferden befahren wird; sie kostete 5000 Pf. St. und wurde von Brown gebaut. Die Aktionäre waren mit ihr so zufrieden, daß sie dem Baumeister noch 1000 Guineen über den bedungenen Preis schenkten.

1822 wurde über den Meeresarm Firth of Forth zu Newhaven bey Edinburg eine Brücke in 3 Abtheilungen jede von 209 Fuß, 10 Fuß über der Fluth gebaut.

1823 baute man in England über die Menai-Straße die es von der Insel Anglesea trennt, eine Kettenbrücke, 126 Fuß hoch über dem Meeresarm. Die Brücke ist hoch genug, um die Schiffe mit ausgespannten Segeln unter sich durchzulassen; sie ist 580 Fuß lang, 28 Fuß breit, und dieser Breite nach in 3 Theile eingetheilt; ein Weg in der Mitte für Fußgänger ist 4 Fuß breit und hat zu beyden Seiten einen Fahrweg, deren jeder 12 Fuß Breite hat.

1824 wurde in Petersburg nebst mehreren eine Kettenbrücke, die den Stückhof mit der Admiralität verbindet, fertig. Sie hängt in zehn massiven eisernen Ketten, ist sehr prächtig, und kostete während dem 1 1/2 jährigen Bau gegen 500,000 Rubel.

1824 wurde in Krain über die Save eine Kettenbrücke gebaut. Sie ist 103 Fuß lang, 10 Fuß breit, mit 1 Zoll dicken und 6 — 36 Zoll langen Gliedern, wiegt 41 Zentner und trug 40 — 50 Zentner.

1824 wurde in Nürnberg eine Kettenbrücke für Fußgänger über die Pegnitz gebaut, sie hängt an 2 über den Fluß gespannten Ketten.

1824 wurde zu Straßnitz in Mähren eine Kettenbrücke über die March, 90 Fuß lang, 14 breit, 2 bis 10 Fuß

über dem Wasserstand hoch, erbaut; und wiegt 65 Zentner. Zu den Ketten wurde steierisches Eisen aus Wördernberg, zu den Tragstangen und Schienen mährisches Eisen von Blanksö genommen. Sie hat im Ganzen ein Tragvermögen von 1203 Zentner, und wurde in 2 Monathen vollendet.

1824 wurde in Nienburg der Bau einer Kettenbrücke über die Saale begonnen, und im August 1825 beendigt. Sie war 270 Fuß lang und 26 breit. Bey der Probe am 27. August hielt sie 1800 Zentner.

Im Jahre 1825 wurde in Wien über den Donaukanal nach dem Plane des Hrn. von Mitis eine Kettenbrücke, jedoch nur für Fußgänger erbaut, welche den Namen Sophienbrücke erhielt.

Einige Züge aus Lord Cochrane's Leben.

Lord Cochrane ist der älteste Sohn des Grafen Dundonald, und den 24. Dec. 1774 geboren. Sein Onkel war der Admiral Cochrane, dessen Beyspiel wahrscheinlich von großem Einflusse auf ihn gewesen ist, indem er im zwölften Jahre seines Lebens unter dessen Anführung seine Laufbahn zur See antrat. Der damalige Friedenszustand war seiner Beförderung eben nicht günstig, und erst im französischen Revolutionskriege erhielt er Gelegenheit, sich durch die Entschlossenheit, Schnelligkeit, Unerrockenheit und Energie auszuzeichnen, welche man bisher an ihm auf eine so glänzende Art bemerkt hat. Im September 1800 ward er zum Capitän ernannt, und erhielt den Befehl über die Brigg „die Schnelle“ von 14 Kanonen, welche eine Menge Eroberungen im mittelländischen Meere machte. Nach vielen muthigen Gefechten wurde er den 8. August 1801 zum Postcapitän befördert, und erhielt den Befehl über die Fregate la Raisson. Im Jahre 1806 befehligte er die Fregate Imperieuse, mit diesem Schiffe nahm er vom 13. December 1806 bis zum 7. Jänner 1807 nicht weniger als 17 feindliche Schiffe, und zerstörte sie. Als im Jahre 1809 die französische Flotte von Brest in die Rhede von Basques entwich, und da Lord Cochrane diesen Theil der Küste Frankreichs genau kannte, so legte er den

englischen Ministern den Plan vor, die französische Flotte zu zerstören. Die englische Regierung genehmigte ihn, und übertrug ihm dessen Ausführung. Sogleich traf er alle Anstalten dazu, und führte selbst den Brand, der auf eine solche Art geladen war, daß er die gefährlichsten Zerstörungen anrichten mußte. Er hatte ungefähr 1500 Tonnen Pulver in Fässer schaffeln lassen, die mit der Deffnung aufwärts standen; oben auf denselben lagen 2 bis 300 Handgranaten. Diese Fässer waren durch Taus zusammengebunden, und zwischen dieselben hatte man nassen Sand eingebrückt, damit der Widerstand die Explosion um so heftiger mache. Diesen Brand vertraute sich Lord Cochrane bloß mit einem Lieutenant und 4 Matrosen an. Als der Schlagbaum, der vor dem Hafen gezogen war, zerstört war, segelte er mit seinem Zerstörungswerkzeuge gerade auf die französische Linie los. In diesem Augenblicke wurden die Batterien am Ufer mit Defen zu glühenden Kugeln versehen, und das Schreckliche einer solchen Lage mußte selbst den Unerfrochtensten erschüttern. Kaum aber entdeckten die Franzosen die Brandmaschine, so kappten sie ihre Ankertaus in großer Verwirrung, und als Lord Cochrane seinen Brand dem Feinde so nahe als möglich gebracht hatte, befahl er seiner wenigen Mannschaft in's Boot zu steigen, und er that hierauf dasselbe, nachdem er den Zünder angezündet hatte, der ihnen 15 Minuten Zeit lassen sollte, damit sie die Explosion nicht erreiche. Indessen wehete ein starker Wind, und der Zünder brannte so schnell, daß sie, trotz der äußersten Anstrengung gegen Wind und Wellen, noch 6 Minuten näher waren, als sie erwartet hatten, wo die fürchterlichste Explosion erfolgte, die jemahls durch Menschenkunst hervorgebracht worden, und wo auf ein Mal beynähe 400 Bomben und 300 Handgranaten einen Regen von geschmolzenem Blei nach allen Richtungen hin herabschütteten. Lord Cochrane war so glücklich, noch außerhalb des Bereichs der Zerstörung zu kommen, allein die Anstrengung, sich zu retten, kostete dem Lieutenant das Leben, der in dem Boote theils vor Ermüdung, theils von den Wellen starb, die sich unaufhörlich über ihn brachen. Zwey von den 4 Matrosen waren auch so er-

schöpft, daß man an ihrem Wiederaufkommen zweifelte. Sogleich nach der Erreichung der Fregatte Imperieuse war Lord Cochrane der Erste, der zum Angriffe der französischen Flotte herangesetzte; über eine Stunde lang war sein Schiff das einzige englische Kriegsschiff im Hafen, aber demungeachtet eroberte er das französische Linien Schiff Calcutta, das ein Drittheil mehr Kanonen hatte, als seine Fregatte. Die Franzosen fürchteten die Wiederholung der Explosion so sehr, daß sie sogleich alle Segel aufspannten, und so schnell davon eilten, daß die Brandker sie nicht erreichen konnten, mit Ausnahme von 3 Linien Schiffen, mit denen es nachher zum Gefechte kam, wo sie genommen und verbrannt wurden.

Tiefster Brunnen.

Königsstein, die berühmte Bergfestung, 3 Meilen von Dresden, hat ohne Zweifel den tiefsten Brunnen in Europa, welcher in geographischen Wörterbüchern zu mehreren 100 Ellen angegeben wird, (sogar zu 900 Ellen?). Das Wasser steht in selbem 18 Ellen hoch. — Der Brunnen des Spielberges bey Brünn hat eine Tiefe von mehr als 50 Klaftern.

Gelehrter ohne Gleichen.

Der große Haller, schreibt Johann Müller in einem seiner Briefe, ist wohl der erste Gelehrte unter den Europäern gewesen. Sein Verdruß war, „keine Bücher mehr zu finden, die er nicht gelesen.“

Unverbürgtes aus Palmyra.

Ein perischer Dichter hat, wenn er schreibt, stets zwey Bestellte seines Verlegers an der Seite, die — wie er ein Streifchen Papyrus beschrieben, es ihm gleich weggraffen, damit sein Feuer geist die eigenen Geburten nicht wieder verzehre.