

Laibacher Zeitung.

N^o 97.

Freitag, den 3. December 1824.

W i e n.

N e c r o l o g.

Am 23. November verlor die österreichische Litteratur eine ihrer größten Stützen durch den Tod des Hrn. Mathäus Edlen v. Collin. Geboren am 3. März 1779, der jüngere Sohn eines verdienten Arztes, des k. k. Regierungsrathes Mathäus Edlen v. Collin, hatte er seine Studien als Doctor der Rechte vollendet, zog aber, durch äußere Umstände hierzu veranlaßt, beim Eintritt ins thätige Leben, als Professor die Würde des Lehrstandes vor. Im Jahre 1809 trat er zu Krakau als Professor der Aesthetik, und im folgenden zu Wien als Professor der Geschichte der Philosophie auf. Er lehrte (was er schon damals und während der weiteren fünf und zwanzig Jahre seines für Wissenschaft und Staat zu kurzen Lebens durch Wort und Schrift und That kund gab) Liebe zur Kunst und zur Philosophie, in so weit beyde durch Aufschwung zum höchsten Schönen und Guten den Menschen veredeln. Er hatte Krakau, nachdem es österreichisch zu seyn aufgehört, mit mehreren andern an der dortigen Universität angestellten Österreichern verlassen, und ward an der k. k. Hofkammer als Hofconceipist angestellt. Im Jahre 1810 vermählte er sich mit Fräulein Marianne Bernard, der Tochter eines geschätzten Arztes und rechtschaffenen Mannes, und vertauschte vier Jahre hernach die Professur und Hofconceipistenstelle mit der eines Erziehers Sr. Durchl. des Hrn. Herzogs von Reichstadt, wozu ihn das wohlverdiente Vertrauen Sr. Majestät des Kaisers und Ihrer Majestät der Frau Erzherzogin Marie Luise, Herzogin von Parma, berief. Mehrere Jahre lang versah er nebenbey unentgeltlich das Amt eines Censors. Wie in seinem Dienste an der Hofkammer gab er auch nebenbey Vorlesungen in der Kammer bey Hof, wo er, mit dem auszeichnendsten Vertrauen J. J. M. M. des Kaisers und der Kaiserin beehrt, J. J. k. k. Hoheiten den Erzherzoginnen Leopoldine, Elementine und Caroline über Aesthetik und deutsche Dichter las, und den höchsten Zweck der schö-

nen Wissenschaften, durch höchste Bildung die Menschheit zu veredeln, vom Throne aus, höchsten Ortes in schönste Anwendung brachte. Als Dichter, und vorzüglich als Kunstcritiker, nimmt er einen ehrenvollen Rang unter Österreichs und Deutschlands Gelehrten ein, und wiewohl er in den Jahrbüchern der Litteratur (bey deren Schöpfung im Jahre 1818 Sr. Durchlaucht der Hr. Fürst von Metternich ihm als Herausgeber einen Wirkungskreis ehrenvoller Thätigkeit anwies) jede auch noch so gerechte Würdigung seiner litterarischen Verdienste aus Bescheidenheit ablehnte, so hat er sich doch durch seine zum Theil gesammelten, zum Theil noch zu sammelnden Werke ein bleibendes Ehrendenkmahl erhöht, das lauter und dauernder als Recensenten- und Selbstlob zur Nachwelt spricht. Ihre Majestät die Frau Erzherzogin, Herzogin von Parma erkannte sein Verdienst durch die Auszeichnung des constantinischen Georgordens, J. J. M. M. der Kaiser und die Kaiserin durch wiederholte Beweise allerhöchster Zufriedenheit an. Es bedauert in seinem Verluste der Hof den Erzieher, die Stadt den edlen Menschen, die Litteratur den Critiker, den Vater, Gatten und Freund beweinen seine Kinder, Gemahlinn und Freunde, denen er trotz aller Verschiedenheit von litterarischen und andern Meinungen unerschütterlich treu blieb. Das schönste und gerechteste Wort über sein poetisches Verdienst an seinem Grabe gesprochen, ist gewiß das, womit er selbst seine letzte litterarische Arbeit, die Anzeige der Werke der ihm in mehr als einer Hinsicht geist- und seelenverwandten Grafen von Stolberg beginnt. „daß die Vorzüge ihrer Dichtung nicht in der Fülle schöpferischer Phantasie, sondern in der Schönheit des Gemüthes des Dichters zu suchen seyen.“

Er lebte und schrieb, er lebte und starb in der Erhebung des Geistes und Gemüthes zu Gott.

Joseph von Hammer.

Deutschland.

Über das neuerbaute Dampfschiff der Seeländer, und dessen Fahrt auf dem Rheine, wird aus Mainz

dom 4. November gemeldet: „Die niederländische Dampfsschiffahrts-Gesellschaft in Rotterdam hatte in ihrer Generalversammlung am 26. August beschlossen, das von ihr erbaute Dampfboot de Zeeuw (Der Seeländer) im Laufe des Monats October eine Fahrt von Rotterdam nach Köln machen zu lassen, sowohl um einen Beweis zu liefern, wie hoch die Vervollkommnung der Dampfsschiffahrt seit 1816 (wo ein verunglückter Versuch Statt hatte) gestiegen sey, als auch um die Strömung und Untiefen des Rheins zu untersuchen, um davon bey dem Bau eines für die Fahrt zwischen Antwerpen und Köln bestimmten Dampfbootes, das den Namen: „der Kölner,“ führen soll, Gebrauch machen zu können. Der Seeländer traf nach diesem Beschlusse auch wirklich den 29. October von Rotterdam in Köln ein, und hatte diesen Wasserweg von 84 bis 86 Stunden in 36 Stunden zurückgelegt. Die damit beauftragten Directoren, H. v. Vollenhoven und Königs, beschlossen hierauf, ihre Versuchsfahrt noch so weit aufwärts fortzusetzen, als es die Umstände erlauben würden. Da der Vorrath ihrer Steinkohlen für diese weitere Reise nicht berechnet war, so mußte ein neuer angeschafft werden. Die in Köln vorgefundenen Steinkohlen gewährten aber bey weitem nicht den Hitzegrad, wie die früher angewandten Lütticher, und noch weniger das in Koblenz erkaufte Holz; zugleich wuchs bey dem anhaltenden stürmischen Wetter und Regen der Rhein ständlich, und seine Strömung vermehrte sich außerordentlich. Trotz aller dieser Hindernisse und unerachtet das Dampfboot nicht für solche Flußfahrt, sondern für die holländischen Gewässer gebaut ist, setzte es seine Fahrt mit ruhigem, sanften und einförmigen Gang fort, den 30. ging es bis Andernach, den 31. kam es bey guter Zeit nach Koblenz, und verweilte daselbst bis zum andern Morgen (1. November), wo es hoffte gegen 7 Uhr abgehen zu können. Die untern Behörden aber, welche die Schiffsbrücke zu öffnen hatten, fanden bey dem hohen Wasser so viele Anstände, daß die Abfahrt erst nach mehreren Stunden erfolgen, und nur bis St. Goar fortgesetzt werden konnte. Den 2. November wurde daselbst verweilt, um Einiges zu untersuchen; den 3. November wurde Morgens gegen 7 Uhr aufgebrochen, die Fahrt auf der einen Stromseite bey der Pfalz bis auf eine Viertelstunde von Bacharach fortgesetzt, dann gewendet und auf der andern Stromseite an der Pfalz vorbey zurückgesteuert. — Dieser Tag gewährte seit der ganzen Reise die einzigen Paar Stunden heitern Sonnenscheins, wodurch das erhabene Schauspiel der Fahrt

aufs Höchste gehoben wurde. Die schöne große Natur dieser Gegend, die mühevollen Bebauung dieser steilen Gebirge durch die fleißige Hand ihrer emsigen Bewohner, die Denkmäler alter und neuer Zeit, die beiderseitigen Ufer besetzt von neugierigen, erstaunten Zuschauern, der ungeheuren angewachsenen gewaltigen Fluß mit seinen wilden Wogen und heftiger Strömung, und mitten darin ein Koloss von 114 Fuß Länge bey 16 Fuß Breite, auf seinem Verdeck eine Menge froher Menschen tragend, ruhig und fest nach allen Richtungen sich wendend, Stellen überschreitend, wohin vielleicht noch nie ein Schiff kam, an den gefährlichsten Felsen so nahe und sicher vorbeigleitend, als wäre ihm der Weg durch eine Eisenbahn vorgezeichnet, dann wieder wie verzaubert in den rasenden Fluthen gleichsam feststehend, wenn die starken Strömungen der durch die geringe Hitzkraft des Holzes verminderten Räderumdehung das Gleichgewicht hielten, dann dieses durch etwas gespannten Dampf oder Beyhülfe von Steinkohlen überwindend, wieder als Sieger majestätisch fortschreitend; dabey der Jubel vom Schiffe in den der Uferbewohner einstimmend, endlich der Donner des Geschüßes und dessen gewaltiger Wiederhall, belebten Jung und Alt, den Gleichgültigen wie den Nachdenker, Alle hatten Stoff genug zum Erstaunen, zur Bewunderung, Was der menschliche Verstand durch die hohe Vervollkommnung der Schiffahrt Großes und Schönes hervorgebracht, ist nun durch die Anwendung der Dampfkraft auf einen solchen Punct erhoben, daß die daraus hervorgehenden Resultate nicht zu ermessen sind. Welche unendliche Vortheile muß diese erleichterte Verbindungsart gewähren! Was den Rheinstrom betrifft, dem dieser Versuch durch das schöne Streben der niederländischen Dampfsschiffahrts-Gesellschaft in Rotterdam (die nichts anders als die Vervollkommnung und Verbreitung der Dampfsschiffahrt zu ihrem Zwecke hat) gewidmet war, so ist nun entschieden, daßer mit Dampfbooten, nach den nun gemachten Erfahrungen erbaut, beschifft werden kann, und es ist zu erwarten, daß er in kurzer Zeit von Basel bis Rotterdam, hin und her, mit höchster Sicherheit, Bequemlichkeit und Schnelle befahren werden wird. Die Einleitungen dazu sind bereits getroffen, und der Seeländer gewährte allen denen, welche ihn genau untersuchten, die Überzeugung, daß Dampfboote mit gleicher Vollkommenheit verfertigt, jede Besorgnis beiseitigen und jeden Anspruch befriedigen müssen. Wir dürfen der Wahrheit zur Stenre nicht unterlassen, hier bey die ausgezeichnetsten Verdienste des Erbauers des

Dampfboots, Hrn. Director Münt'gens in Rotterdam, öffentlich anzuerkennen, der in diesem Boote alles vereinigte, was Solidität und Zweckmäßigkeit in der Construction, möglichste Leichtigkeit bey der größten Kraft im kleinsten Raum angebracht, Sicherheit, Bequemlichkeit, Annehmlichkeit, nur wünschen und erkennen können. Er verbindet aber auch in sich gründliche Kenntnisse des Schiffbaues, der Schifffahrt und der Mechanik, in einer seltenen Vereinigung, und so war er im Stande mit Beyhülfe Hrn. Cockerills aus Lüttich, der die Dampfmaschine verfertigte, ein Dampfboot zu liefern, das allerdings als Muster der hohen Vollkommenheit dargestellt werden konnte, welche die Dampfboot-Erbauung jetzt erreicht hat.

Weitere Nachrichten über die letzten Überschwemmungen aus verschiedenen Gegenden.

In dem Flußgebiete der Wogesen scheint die nämliche furchtbare Überschwemmung geherrscht zu haben, wie in dem des Schwarzwaldes. Der nieder rheinische Courier enthält das Schreiben eines Elsassers über die Verwüstungen, welche die Gewässer im Elsaß angerichtet haben. „Zwen Tage nach dem am 26. October so weit sich erstreckenden Hochgewitter, sagt dieser Berichtsklatter, begann der Abend des 28. mit einem leichten Geriesel. Gegen 9 Uhr fiel ein Regen, der, ohne jedoch einem Schüttregen zu gleichen, die Nacht hindurch unausgesetzt anhielt. Fürchterlich schnell strömten bald darauf die Fluthen durch die Wiesenthäler, und Pfaffenhofen stund nördlich so tief in Wasser, als nie noch. Im Jahr 1750 war es hoch, 1757 höher als je, und jetzt 10 Zoll höher, als bey Menschengedenken. Zwischen Pfaffenhofen und Obermoden quoll es an vielen Orten, mitten auf der Straße, 6 bis 8 Zoll dick, springbrunnenähnlich, hervor. (Sollte dieß Ereigniß nicht eine Erschütterung im Innern der Erde vermuthen lassen?) Die Wellen schlugen über den Wiesen empor, wie in empörten Meeren. Eine Böttcherwerkstätte, auf Quadern erbaut, fiel ein, die Thüren in den untern Stockwerken der Häuser wurden durch der Wogen Gewalt ausgehoben, die Kellerthüren aufgesprengt und Häßer und Geräthschaften fortgeschwemmt. Vieh und Menschen mußten gestücket werden. Muth und Menschenliebe zeigte sich allenthalben, wo Gefahr war. Ein Beherzter trockte den Wellen und wagte es, einer Müllers Familie Nahrung zu bringen. Dazu mußte eine noch aus dem Strom hervorragende Gartenmauer be-

stiegen werden. Einige Minuten nach Erreichung des edeln Zwecks stürzte sie zusammen. Unser Verlust ist groß; aber anderwärts größer! Die Salinen in Dour litten außerordentlichen Schaden. Die vortreffliche Porzellanfabrik bey Sarguemünd ist gänzlich zerstört. In Diemeringen stieg das Wasser bis in den zweyten Stock der Häuser. Über 300 Schafe, bey 20 bis 40 Rinder und eben so viel Schweine ertranken. Änten und Gänse wurden, angetrieben bis ans Obergebiß, im Wasser erstickt.. In Zabern und umher schwammen mehrere tausend Klaster Holz fort; in Neuweiler eine große Menge Holztöße; in Doffenheim stürzten zwey Häuser zusammen, und acht mußten gestützt werden. Im Krauthal ertranken Menschen und Thiere. In Hagenau wurde die Neumühle und die Rechenmühle außerordentlich beschädigt und die neue Brücke gegen Weissenburg vom Strome fortgerissen. Der Schaden ist äußerst groß. In Thalhunden wurden 16 Häuser niedergerissen.“

Von Neckargemünd hatte am 31. October Mittags der Neckar sich über einen Theil der untern Stadt verbreitet, und die Elzens, die sich dort in den Neckar ergießen, so angeschwellt, daß sie das Thal einnehmend, einen großen Strom bildete, und beynahe alle Häuser in dem andern Theile der untern Stadt bis unter die Dächer mit Wasser anfüllte. Mehr denn dreyßig Familien mußten in wenigen Stunden ihre Wohnungen verlassen. Zur Vergrößerung des Unglücks brach in der untern Ziegelhütte Feuer aus, weil der Ziegler den in der Nacht vorher gebrannten noch heißen Kalk dem schnell eindringenden Strome nicht entziehen konnte. Eine Ziegelhütte mit dem darin befindlichen Kalk ging völlig dabey zu Grunde. In der Stadt hat das Wasser eine Scheuer und ein dabey stehendes Haus von Grund aus zerstört und mit fortgerissen. Kaum retteten sich die Bewohner auf ein Fahrzeug, um ihre Wohnung sammt allem Mobiliar-Vermögen eine Beute des Stromes zu werden zu sehen. Außerdem wurden 4 bis 5 Häuser sehr beschädigt und unbewohnbar gemacht. Die Gärten haben sehr gelitten. Auch andere Einwohner, besonders die Schiffeleute, beklagen bedeutende Verluste. Mehrere Familien haben ihren Vorrath von Lebensmitteln für den Winter verloren. Auch in Baihingen (an der Enz) war in der unglücklichen Nacht vom 29. auf den 30. October der Schrecken durch Feuer vermehrt worden. Ein Haus, dessen unteres Stockwerk mit Wasser angefüllt war, gerieth oben in Brand; jedoch durch die angestrengteste Bemühung gelang es, das Feuer, des Windes ungeachtet, von den benachbarten Häusern ab-

halten, und auf den obern Theil des Hauses, wo es angekommen war, zu beschränken.

Laut Nachrichten aus Baden hat das Kloster Lichenthal sehr gelitten, das Ludwigsbad aber (das neue Stahlbad) unweit desselben, ist erhalten worden, nur Schauer und Stallung des Wirths ist fortgerissen worden. Das Flussbad bey Baden ist zerstört. Der Besitzer desselben und seine Familie, welche die ganze Nacht über mit den Wellen gekämpft hatten, wurden nur mit Mühe am Samstag Morgens gerettet.

Bei Mannheim war der Rhein, nachdem er, wie der Neckar, gefallen gewesen, am 4. November von Neuem gestiegen und hatte am 5. November wieder 11 Schuh 2 Zoll (gleich der Höhe von 1784) erreicht, und sein Wachsen dauerte, in schwächerem Verhältniß, noch fort. Die Rhein-Schiffbrücke bey Mannheim wurde, trotz den hohen reißenden Fluthen, noch in gutem Stand erhalten.

Der Rhein hatte in seinem Laufe von Mannheim nach Oppenheim sich so weit ausgebreitet, daß er sich dem von seinem gewöhnlichen Ufer zwey Stunden entfernten Städtchen Groß-Berau (3 Stunden von Darmstadt) näherte, und die Einwohner dieses Städtchens sich flüchteten.

In einer württembergischen Poststation wurde ein einzeln stehendes Haus von den Wogen so hart bedrängt, daß 40 in demselben befindliche Personen sich auf den Dachboden flüchten mußten, und dort, von wo aus ihr trostloser Blick die ganze Gegend ringsum in den Fluthen begraben sah, mehrere Stunden lang in Todesgefahr schwelkten, so daß sie in heroischer Resignation bereits Zettel mit ihren Namen an sich befestigt hatten, damit, wenn ihre Leichname gefunden würden, man auch wisse, wer die Unglücklichen seyen, die hier umgekommen.

Großbritannien und Irland.

Der Columbus liegt vor Margate zu Anker und wird von zwey Dampfschiffen herausgeschleppt werden; man meint nur bis zum Hope, bis zur nächsten Springfluth, da er 23 Fuß tief steht und wegen seiner ungeheuern Länge leicht durch einen Wirbel auf den Grund gerathen könnte. Dieses Schiff ist zu 3690 Register-Tonnen gemessen und hat nicht 6300 Tonnen Holz geladen, sondern 6300 Loads, die in der Frachtberechnung 7875 Tonnen machen. Werth von Schiff und Ladung

ist zu 48,000 Pf. geschätzt, allein nur der dritte Theil versichert. Es hat leicht 12 Fuß Wasser im Raum, wird aber durch anhaltendes Pumpen flott erhalten.

Fremden-Anzeige.

Angelommen den 28. November 1824.

Die Herren Andreas Arnour; Dominik Michael Gattorno, Kaufleute, und Frau Maria Lukowisch, Kaufmannsgattinn, alle drey von Wien nach Triest.

Den 30. Hr. Johann Graf v. Wielhorski, Güterbesitzer, mit Niclas v. Witwiski, v. Wien n. Triest. — Hr. Franz Kav. Demscher, Stadt- und Landrath in Görz, v. Gräß n. Görz. — Die Herren Daniel Ridgway, großbritannischer Seeofficier, und Vincenz v. Fabiani, ausgetretener Jögling der k. k. Ingenieur-Akademie, beide v. Wien n. Triest.

Abgereist den 28. November 1824.

Herr Carl Rauth, Handelsmann, mit Gattinn n. Agram.

Curs vom 27. November 1824.

		Mittelpreis																		
Staatsschuldverschreibungen zu 5 v. H. (in C. M.)		95 5/16																		
Verloste Obligationen u. Ararial-Obligationen der Stände von Tyrol	<table><tr><td>zu 6 v. H.</td><td>—</td></tr><tr><td>zu 5 v. H.</td><td>95 3/16</td></tr><tr><td>zu 4 1/2 v. H.</td><td>—</td></tr><tr><td>zu 4 v. H.</td><td>—</td></tr><tr><td>zu 3 1/2 v. H.</td><td>—</td></tr></table>	zu 6 v. H.	—	zu 5 v. H.	95 3/16	zu 4 1/2 v. H.	—	zu 4 v. H.	—	zu 3 1/2 v. H.	—	<table><tr><td>in C. M.</td><td>—</td></tr><tr><td>—</td><td>—</td></tr><tr><td>—</td><td>—</td></tr><tr><td>—</td><td>—</td></tr></table>	in C. M.	—	—	—	—	—	—	—
zu 6 v. H.	—																			
zu 5 v. H.	95 3/16																			
zu 4 1/2 v. H.	—																			
zu 4 v. H.	—																			
zu 3 1/2 v. H.	—																			
in C. M.	—																			
—	—																			
—	—																			
—	—																			

Wien. Stadt-Banco-Obl. zu 2 1/2 v. H. (in C. M.)	53
Obligationen der allgem. ungar. Hofkammer zu 2 1/2 v. H. (in C. M.)	52 1/4

	(Ararial)	(Domest.)
	(C. M.)	(C. M.)
Obligationen der Stände v. Oesterreich unter und ob der Ens, von Böhmen, Mähren, Schlesiens, Steyermark, Kärnten, Krain und Görz.	zu 3 v. H. —	—
	zu 2 1/2 v. H. 52	—
	zu 2 1/4 v. H. —	—
	zu 2 v. H. 41 3/5	—
	zu 1 3/4 v. H. —	—

Bankactien pr. Stück 1156 1/5 in C. M.

Wechsel-Curs.

	(in C. M.)	
Amsterdam, für 100 Thlr. Curr. Rthlr.	138 3/4	6 Woch. 2 Mon.
Augsburg, für 100 Guld. Curr. Guld.	99 3/4	6 Woch. 6 Mon.
Hamburg, für 100 Thlr. Banco Rthlr.	144 1/2	6 Woch. f. Sicht.
London, Pfd. Sterl. Gulden	9-43	2 Mon. 3 Mon.
Paris, für 300 Franken. Gulden	117 5/8	2 Mon. f. Sicht.