

W o c h e n b l a t t

zum

Nutzen und Vergnügen.

No. 8.

Freitag den 24 Februar 1815.

Afrika. Siera Leona.

(Fortsetzung.)

Noch früher als die Abschaffung des Neger-Handels zur Sprache kam, bildete sich in Senegambien, auf dem Gebiete von Gop-Bulam, im Jahre 1786 eine Englische Stadt, Freetown genannt, die zur Aufnahme freyer Neger bestimmt wurde, Anfangs vielleicht nur, weil man kein anderes Mittel vor sich sah, diese neue Stadt zu bevölkern; aber als bald darauf die Abschaffung des Neger-Handels die Englische Gesetzgebung einstlich zu beschäftigen anfang, ward diese Stadt, durch die edle Mitwirkung der Afrikanischen Handels-Gesellschaft, der Mittelpunkt aus welchem die Absichten der Europäischen Menschenfreunde in Erfüllung gebracht wurden.

Bis zum J. 1796 hatte vorzüglich durch die eben gedachte Handels-Gesellschaft der Sklavenhandel an der Küste von Afrika schon so sehr abgenommen, daß der mächtige König von Dahome, bey dem sonst der Neger-Handel am

eifrigsten betrieben worden war, über die Abnahme seiner daraus gezogenen G-fälle in die äußersten Besorgnisse gerieth, und seinen Sohn und Bruder in einer feyerlichen Gesandtschaft nach Lissabon schickte, um bey dem Könige von Portugall die Engländer und alle übrigen Völker zu verklagen, die durch ihre Neuerungen seine Staats-Finanzen beeinträchtigen, auch Se. Portug. Maj. zu einem Bündnisse gegen die Europäischen Kolonien zu ver-mögen, um dieselben zu zwingen, noch ferner aus Afrika Sklaven zu holen. Der Portugiesische Hof, anstatt mit dem Neger-König sich in diplomatische Verhandlungen einzulassen, übergab die beyden schwarzen Abgesandten den Händen der Priester, die auch den jungen Königssohn zur christlichen Religion bereden, und ihn mit der Taufe versehen, in sein Vaterland zurücksandten.

Ganz neuerlich sind in London über die Unterhandlungen, die man nun mit den Neger-Fürsten betreibt, um sie von dem Menschenhandel abzubringen, sehr anziehende Berichte erschienen.

Man ersieht daraus, daß der Englische Gouverneur Columbine, im Aug. d. J. 1810 einen Neger, aus dem Lande am Schror-

bro geboren, Namens Rizell, der als Sklave nach N. Amerika gebracht worden, nachmahls aber in Englische Kriegsdienste getreten war, und seit dem J. 1792 zu Siera Leona diente, in das Innere des Landes abgesendet hat, um als Missionar gegen den Sklavenhandel zu dienen. Der Souverneur gab ihm ein an die schwarzen Fürsten gerichtetes Schreiben folgenden Inhalts mit:

„Meine Freunde! Ich habe dem Hrn. Rizell den Auftrag ertheilt, Euch in meinem Namen zu besuchen, damit ihr ihm alles eröffnet, was ihr mir etwan möchtet zu sagen haben. Was die Sklaven-Schiffe betrifft, welche in Beschlag genommen worden sind, so hat man dieselben zurückbehalten, und theils wegen Uebertretung der Großbritannischen Gesetze, theils aus andern Gründen, welche Euch hier auseinander zu setzen überflüssig seyn würde, das Strafurtheil über sie ausgesprochen.“

„Die Gesetze meines Landes machen es mir zur Pflicht, alle mit Sklaven geladene Schiffe aufzusuchen, und den Gesetzen der Europäischen Nationen sowohl, als den Britischen Parlaments-Akten gemäß, mit denselben zu verfahren.“

„Ihr werdet begreifen, daß der Sklavenhandel nicht mehr geduldet werden kann. Ich bitte euch demnach inständig, und, wie ich hoffe, nicht umsonst, Euer Augenmerk auf den Anbau eures Landes zu richten, welches das einzige Mittel ist, Euch aus jener Armuth, die Euch von Europa so abhängig macht, heraus zu reißen.“

„Was habt ihr von dem Sklavenhandel für Nutzen gezogen? Kann ein Einziger von Euch sagen, er sey reich? Ist sogar ein Einziger wohlhabend? Gewiß nicht. An aller der Noth, die auf Euch lastet, und an der Entvölkerung

Eures Landes ist einzig der Verkauf seiner Einwohner Schuld. Statt daß sie ihren eigenen Grund und Boden bebauen sollten, schickt man die Afrikaner weit weg, um die Europäischen Kolonien zu bearbeiten.“

„Glaubt ihr, daß, wenn wir Europäer uns so, die einen an die andern verkauft, hätten wir solche Schiffe, Flotten, Armeen und Reichthümer, wie Euch deren vor Augen liegen, besitzen würden? Nein, gewiß nicht.“

„Ich hoffe, ihr werdet meinem Freunde, dem Hrn. Rizell, so viel Land überlassen, als erfordert wird, um eine Stadt zu gründen, und Euch Anweisung zu geben, diejenigen Producte zu bauen gegen welche die Europäer Euch mit allen Arten von Kaufmanns-Waaren versehen werden. Ihr habt nicht den mindesten Grund in irgend einer Hinsicht auf ihn eifersüchtig zu werden. Er ist ein Landsmann von Euch, dem Eure Wohlfahrt und die seines Vaterlandes ungemein am Herzen liegt. Ich beschwöre Euch, ihm in der Ausführung seines Planes mit allem Euern Ansehen an die Hand zu gehen, und in seinem edlen Vorhaben, Euch groß und glücklich zu machen Euch mit ihm zu vereinigen.“

„Die Ausführung jener Unternehmung will ich Euch allein überlassen. Meine Absicht geht dahin, daß nicht ein einziger Europäer sich in der Stadt, die Hr. Rizell zu gründen gedenkt, niederlassen soll, ihn aber werde ich mit allen zum Landbau erforderlichen Geräthschaften und Bedürfnissen ausüsten.“

„Die Befolgung dieses meines Rathes von Eurer Seite wird mir durchaus keinen persönlichen Vortheil gewähren; er ist einzig und allein durch das Verlangen eingegeben, Afrika's Lage und Loos sich verbessern zu sehen.“

„Noch bitte ich Euch, nicht unbemerkt zu lassen, daß Hr. Rizell mein Freund und Verbündeter ist, und dem zu Folge unter meinem Schutze steht. Ich bin u. s. w.“

(Die Fortsetzung folgt.)

Fortsetzung der Beerdigungs-Geschichte der Demoiselle Raucourt.

Wie man jetzt erfährt, hat das Volk wirklich bey der Beerdigungsgeschichte der Demoiselle Raucourt, die Kirchthüren von St. Roch gesprengt, und Anfangs Bänke, Stühle zc. zerschlagen. Unter dem Volke befanden sich auch viele Militärs von der Pariser-Garnison, die der Zufall in die Gegend des Auflaufes geführt hatte. Das Betragen des Pfarrers von St. Roch war um so tadelnswerther, da er Anfangs, als der Leichenzug sich der Strasse St. Honore näherte, sich in der Kirche befand, und dem Messner Befehl ertheilte, den Führern des Zugs zu erklären, daß nach dem kanonischen Gesetze eine Schauspielerinn nicht in die Kirche gebracht werden dürfe, und man sie begraben könne, wo man wolle, nur nicht auf einem Kirchhofe. Diesen Befehl vollzog auch der Messner, während der Pfarrer durch die Hinterthüre verschwand. Unter dem Volke zeigte sich übrigens gar keine Verschiedenheit der Meinungen, es drang einmüthig auf Oeffnung der Kirche und Haltung des Todtenamts. Eine beträchtliche Anzahl in den Strassen angezweifelter Geistlicher wurde genöthigt, sich in die Kirche St. Roch zu begeben, wo man sie zwingen wollte, Messe zu lesen; allein sie entschuldigeten sich, daß sie kein Recht hätten, ein Todtenamt in einer Kirche zu halten, die nicht ihre Pfarrkirche sey. Doch mußten sie in der Folge dem Almo-

senier des Königs assistiren. In der Sakristey fand man eine grosse Menge Kerzen, welche sogleich unter die Anwesenden in und ausser der Kirche vertheilt und angezündet wurden. Als der Leichenzug die Kirche wieder verließ, begleitete der größte Theil der ungeheuern Volksmenge denselben mit brennenden Kerzen durch die Strassen von Paris bis an den Kirchhof. Man schien zu vermuthen, daß das Begräbniß neue Hindernisse finden würde, und bedeckte deshalb gewissermassen den Zug. Allein die Vermuthung war irrig; niemand hinderte das Begräbniß auf dem gewöhnlichen Kirchhofe.

Vortheil der Eisenbahnen.

Man kennt schon lange die Englischen Eisenbahnen oder Wagengeleise von Gusseisen, auf welchen ein Pferd von mittelmäßiger Stärke, eine auf mehreren aneinander gehängten Wagen vertheilte Last von 120 Zentnern auf der Ebene so leicht fortzieht, als es auf einem gewöhnlichen Fuhrwerke und auf der besten Strasse 10 Zentner fortschaft, und man weiß, daß diese Eisenbahnen in England seit einiger Zeit immer häufiger werden, und bereits angefangen haben, die schiffbaren Kanäle zu ersetzen und zu verdrängen, weil sie überall auch durch solche Gegenden ausfließen sind, wo der Bau von Kanälen, wegen Wassermangel oder durch verschiedene andere D. ts. hindernisse ungemein erschwert oder ganz unmöglich wird, weil ihre Anlage und Unterhaltung viel weniger kostet, und weil auch die Frachtfuhr auf denselben weit schneller bewirkt wird, als auf Kanälen. Der königl. Bayerische Oberst-Bergath und Maschinen-Direktor, Ritter Joseph v. Baader in München, hat diese Erfin-

ding mit welcher er während seines achtjährigen Aufenthalts in Großbritannien schon früher genau bekannt worden ist, nunmehr durch eigene Zusätze dergestalt verbessert und vervollkommenet, daß die Wirkung in Hinsicht auf Kräfteersparniß jene der Englischen Eisenbahnen dreymahl übertrifft, dabey zugleich die Kosten der Anlage beträchtlich vermindert, und alle Schwierigkeiten gehoben werden, wodurch die allgemeine Einführung der Eisenbahnen bisher verhindert, und ihre Anwendung selbst in England nur auf massige Entfernung beschränkt worden ist. Er hat unlängst die Ehre gehabt, dem geheimen Staats- und Konferenz Minister Grafen v. Montgelas, und mehreren Personen von ausgezeichneten Kenntnissen, ein in seinem Hause aufgestelltes grosses Modell einer solchen Kunststrasse mit einem dazu gehörigen Wagen vorzuzeigen deren Wirkung alles übertrifft, was bisher im Gebiete der fortschaffenden Mechanik geleistet worden ist. Dieser Wagen, mit einer Last von 300 Pf. (einem Bayerischen Scheffel Weizen) beschwert, wird in horizontaler Richtung an einer schwachen seidenen Schnur von der Dike eines gewöhnlichen Nähfadens durch ein Gewicht von $1\frac{1}{2}$ Pf., welches über eine bewegliche Scheibe senkrecht niedersinkt, fortgezogen. Die Resultate, welche aus diesem ganz entscheidenden Versuche zur Ueberzeugung jedes unbefangenen Sachverständigen für die Anwendung im Großen hervorgehen, sind folgende: 1) Ein Pferd kann bey gewöhnlicher Anstrengung eine auf vielen aneinander gehängten Wagen vertheilte Last von 360 bis 400 Zentnern auf der Ebene fortziehen. 2) Zum Fortschaffen einer Ladung von 40 bis 50 Zentnern wozu auf gewöhnlichen Strassen und Wagen 4 bis 5 Pferde erfordert werden) ist ein einziger Mann von mittelmäßiger Stärke hinreichend. 3) Bey dieser neu

erfundenen Vorrichtung leistet daher ein Pferd so viel als 36 Pferde auf gewöhnlichem Fuhrwerke und auf der vortheilhaftesten Landstrasse, und so viel als drey Pferde auf einer gewöhnlichen Englischen Eisenbahn. Wo es bergan geht, wird natürlicherweise eine grössere Kraft erfordert, oder es muß die Last durch Abhängen einiger Wagen vermindert, und so Theilweise in mehreren wiederholten Zügen hinauf gebracht werden. Hr. v. Daader hat aber noch einen besondern und ganz neuen Mechanismus erfunden, wodurch von derselben Kraft die ganze Last auf Einmahl, nur verhältnißmässig langsamer, die steilsten und langsten Anhöhen hinauf gebracht werden kann. Bergabwärts kann die zu grosse Beschleunigung durch eine sehr einfache und sichere Vorrichtung gehemmt und das ganze Fuhrwerk jeden Augenblick aufgehalten werden. Die Vortheile, welche diese wichtige neue Erfindung für die Beförderung des Handels, für die Erleichterung alles innern Verkehrs, für die Belebung des Ackerbaues und der Industrie für die wahre Erhöhung des National-Reichthums aller Länder verspricht, sind nicht zu berechnen, und von vorzüglichen Nutzen wird die Anwendung solcher eisernen Kanäle zur Verbindung der größten schiffbaren Ströme sich bewahren, zwischen welchen die Anlage künstlicher Wasserstrassen (der von Einigen in Vorschlag gebrachten gegrabenen Kanäle) unübersteigliche Hindernisse wegen ganz unausführbar, oder nur mit ungeheuren Kostenaufwände zu bewirken wäre. Was die Kosten der Anlage und der Unterhaltung dieser neuen Eisenbahnen betrifft, so werden die Erstern in den meisten Gegenden kaum soviel als jene der gewöhnlichen Landstrassen, letztere aber nicht den zwölften Theil betragen.