

20864



# Verhältniß

Russischer Silbermünze und Albertsgeld, den Silber-Rubel zu 133½ Kop.  
 gegen 1 Rthlr. Alb. gerechnet.

In E. Th. Kop.	find	In Alb. Kop.	In E. Th. Kop.	find	In Alb. Kop.	In E. Th. Kop.	find	In Alb. Kop.	In E. Th. Kop.	find	In Alb. Kop.	In Silber Münze. Rub.   Kop.	find	In Alb. Rthlr.
1	—	35	—	21	69	—	41	103	—	61	133½	1	33½	1
2	—	36	—	21½	70	—	42	104	—	62	134	2	66½	2
3	—	37	—	22	71	—	42½	105	—	63	134½	4	—	3
4	—	38	—	22½	72	—	43	106	—	63½	135	5	33½	4
5	—	39	—	23	73	—	43½	107	—	64	135½	6	66½	5
6	—	40	—	24	74	—	44	108	—	64½	136	8	—	6
7	—	41	—	24½	75	—	45	109	—	65	136½	9	33½	7
8	—	42	—	25	76	—	45½	110	—	66	137	10	66½	8
9	—	43	—	25½	77	—	46	111	—	66½	137½	12	—	9
10	—	44	—	26	78	—	46½	112	—	67	138	13	33½	10
11	—	45	—	27	79	—	47	113	—	67½	138½	26	66½	20
12	—	46	—	27½	80	—	48	114	—	68	139	40	—	30
13	—	47	—	28	81	—	48½	115	—	69	139½	53	33½	40
14	—	48	—	28½	82	—	49	116	—	69½	140	66	66½	50
15	—	49	—	29	83	—	49½	117	—	70	140½	80	—	60
16	—	50	—	30	84	—	50	118	—	70½	141	93	33½	70
17	—	51	—	30½	85	—	51	119	—	71	141½	106	66½	80
18	—	52	—	31	86	—	51½	120	—	72	142	120	—	90
19	—	53	—	31½	87	—	52	121	—	72½	142½	133	33½	100
20	—	54	—	32	88	—	52½	122	—	73	143	266	66½	200
21	—	55	—	33	89	—	53	123	—	73½	143½	400	—	300
22	—	56	—	33½	90	—	54	124	—	74	144	333	33½	400
23	—	57	—	34	91	—	54½	125	—	75	144½	666	66½	500
24	—	58	—	34½	92	—	55	126	—	75½	145	800	—	600
25	—	59	—	35	93	—	55½	127	—	76	145½	933	33½	700
26	—	60	—	36	94	—	56	128	—	76½	146	1066	66½	800
27	—	61	—	36½	95	—	57	129	—	77	146½	1200	—	900
28	—	62	—	37	96	—	57½	130	—	78	147	1333	33½	1000
29	—	63	—	37½	97	—	58	131	—	78½	147½	—	—	—
30	—	64	—	38	98	—	58½	132	—	79	148	—	—	—
31	—	65	—	39	99	—	59	133	—	79½	148½	—	—	—
32	—	66	—	39½	100	—	60	133½	—	80	149	—	—	—
33	—	67	—	40	101	—	60½	—	—	—	—	—	—	—
34	—	68	—	40½	102	—	61	—	—	—	—	—	—	—

Mondensicht zieht eine goldne Brücke  
Ueber die vereinten Quellen hin,  
Und sie strahlen weit den Glanz zurücke,  
Wo sie schimmernd durch die Wiesen ziehn.

Weiten laßt mich hier am stillen Hügel  
Zwischen Himmelslicht und Dunkelheit,  
Kühlt umwehet von des Nachthauchs Flügel  
Und gestützt auf Trümmer grauer Zeit.

Das so manchen Müden deckt,  
Den kein Morgen mehr erweckt.

ffen

Daß  
Rauch

112

Der Gottverlassene.

Ewige Sonne,  
Himmelsches Licht,  
Leuchte mir Armen,  
Stiehe mich nicht!

Siehe, mir schwindet  
Erde und Welt,  
Keine der Banden  
Fesse mich hält.

Freunde wie Feinde  
Kenne ich nicht;  
Freunde wie Feinde  
Kennen mich nicht.

Gutes und Böses,  
Wahrheit und Wahn,  
Schönes und Schlechtes  
Mischet die Bahn.

Wehe! mir trübt sich  
Mehr noch der Blick,  
Wehe! ich sinke  
Sterbend zurück.

Traum! dich acht' ich so hoch, als hättest du ein  
ringelt

An Aglajas Haupt; theurer acht' ich dich noch:  
Denn dem Sterblichen laßt der Blick des sterblichen  
Mädchens,

Heiliger Schauer durchbebt ihn von der Götterge-  
walt.

Hat, o Locke, dich nun der Künstler sinnig verschlungen,  
Hat er dein dunkles Braun zierlich mit Golde ver-  
eint;

O, dann bist du mir stets das Siegel heiliger Freunds-  
chaft,

Bis ich der Schattenwelt nah', neidet mich jeder  
um dich.

Liebau.

287A-2808

Der Engel des Frühlings.

Es schwebet ein Engel mit freundlichem Sinn  
Weit über die Felder und Wiesen dahin,  
Sie starren von Schnee und von sinkendem Eis,  
Gehüllt, wie der Engel, in Pflanzweiss.

Durchs Eis dringt zur Erde sein Strahlenblick hin,  
Er siehet die starrenden Keime darin,

Mitauischer

Kalender

auf

das Jahr nach Christi Geburt

1818,

20473

welches ein gemeines Jahr von 365 Tagen ist,

auf den Horizont

der Russischkaiserlichen Herzogthümer Kurland und Semgallen

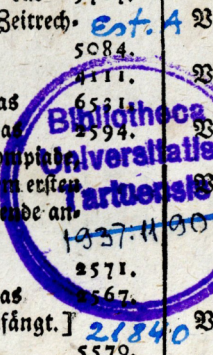
also eingerichtet,

daß er auch in

# Zeit- und Kirchenrechnung.

**D**ieses Jahr ist von unsers HELLANDES Jesu  
 Christi Geburt, nach der gemeinen Dionysischen  
 Rechnung, das . . . . . 1818.  
 Von Erschaffung der Welt, nach Griechischer Zeit-  
 rechnung, das . . . . . 7326.  
 Von Erschaffung der Welt, nach Calvisius, das . . . . . 5767.  
 Von der Sündfluth, nach Griechischer Zeitrech-  
 nung, das = . . . . . 5084.  
 Von der Sündfluth, nach Calvisius, das . . . . . 4111.  
 Vom Anfange der Julianischen Periode, das . . . . . 6521.  
 Nach der Jahrrechnung der Olympiaden, das . . . . . 2594.  
 [oder das zweyte Jahr der 649sten Olympiade,  
 welches den 5ten July 1818 a. St. mit dem ersten  
 Vollmonde nach der Sommer-Sonnenwende an-  
 fängt.]  
 Von Erbauung der Stadt Rom, das . . . . . 2571.  
 Nach der Nabonassarischen Zeitrechnung, das . . . . . 2567.  
 [welches den 26sten May 1818 a. St. anfängt.]  
 Nach der Jahrrechnung der Juden, das . . . . . 5579.  
 [welches den 19ten Sept. 1818 a. St. anfängt.]  
 Von Erbauung der Stadt Kiew, das . . . . . 1388.  
 Nach der Jahrrechnung der Hebsjera, oder von der  
 Flucht Mahomeds bey den Türken, das 1233. u. 1234.  
 [welche den 29sten Oktober 1817 und 18ten  
 Oktober 1818 a. St. anfangen.]  
 Von der Trennung der Morgenländischen Kirche  
 von der Abendländischen, das . . . . . 948.  
 Von Einführung des Christlichen Glaubens in  
 Rußland, das . . . . . 830.  
 Von Erbauung der Stadt Moskau, das . . . . . 671.  
 Vom Anfange der Monarchie in Rußland, das ist,  
 von Vereinigung aller Fürstenthümer unter einen

füng von Kertsch, Jenikala und Kiburn, unter  
 Russische Bothmäßigkeit, das . . . . . 44  
 Von der Geburt Seiner Kaiserlichen  
 Majestät **U L E X A N D E R** des  
 Ersten, Kaisers und Selbstherrschers  
 aller Reußen, das . . . . . 41  
 Von Besitznehmung der Halbinsel Krimm und der  
 Insel Taman und Kuban, das . . . . . 35  
 Von Unterwerfung und Huldigung der jenseits der  
 Kuban wohnenden Völker, das . . . . . 31  
 Von Eroberung Oczakows durch die Russischen Trup-  
 pen, das . . . . . 30  
 Von dem Frieden zwischen Rußland und der Otto-  
 manischen Pforte, kraft dessen der Dniester zur  
 Gränze beyder Reiche bestimmt ist, und alle zwis-  
 schen dem Bug und Dniester gelegene Länder an  
 Rußland abgetreten sind, das . . . . . 27  
 Von Besitznehmung der ehemals Rußland gehörigen  
 Länder, und ihrer Eintheilung in die drey Provin-  
 zen Minsk, Isjaslaw und Braclaw das . . . . . 26  
 Von der Besitznehmung Kurlands, Litthauens,  
 Polhyniens, und der Vereinigung dieser Länder  
 mit dem Russischen Reiche auf immer, das . . . . . 24  
 Von der Thronbesteigung Seiner Kaiser-  
 lichen Majestät **U L E X A N D E R**  
 des Ersten, Kaisers und Selbstherr-  
 schers aller Reußen, unsers Allergnädigsten  
 Monarchen und großen Herrn, das . . . . . 18  
 Von Einverleibung der Grusinischen Fürstenthümer  
 in das Russische Reich, das . . . . . 18  
 Von dem Manifeste Seiner Kaiserlichen  
 Majestät, worin die geheime Inquisition im  
 Russischen Reiche auf immer abgeschafft wird,  
 und den Städten vertriebenen  
 Collegien auf ewige Zeiten bestätigtget



Großfürstenthums  
 das . . . . . 11  
 Ser.

# Vergleichung des alten und neuen Kalenders.

Im Julianischen oder alten  
Kalender.

Im Gregorianischen oder neuen  
Kalender.

Die Indictionzahl . . . .	6.	6.
Die Sonnencycluszahl . . . .	7.	7.
Mondcyclus, oder güldene Zahl . . . .	14.	14.
Der Sonntagsbuchstabe . . . .	F.	D.
Die Epacten . . . . .	IV.	XXIII.
Ostergränze . . . . .	12. April D.	21. März C.
Ostersonntag . . . . .	14. April.	22. März.

## Erklärung der Zeichen dieses Kalenders.

☉ Der neue Mond.	♁. Untergang.	♀ Ceres.
☾ Das erste Viertel.	♊ Aufsteigender Knoten.	♃ Pallas.
☽ Der volle Mond.	♋ Absteigender Knoten.	♄ Juno.
☾ Das letzte Viertel.	☼ Sonne.	♁ Westa.
♋ Zusammenkunft.	☾ Mond.	♃ Jupiter.
♌ Gegensehein.	♁ Mercurius.	♄ Saturnus.
☐ Quadratschein.	♀ Venus.	♃ Uranus.
♌. Aufgang.	♁ Mars.	

## Die zwölf Himmelszeichen.

♈ ♀ Widder.	♎ ♁ Wage.
♉ ♂ Stier.	♏ ♁ Scorpion.
♊ ♀ Zwillinge.	♐ ♀ Schütze.
♋ ♀ Krebs.	♑ ♀ Steinbock.
♌ ♀ Löwe.	♒ ♀ Wassermann.
♍ ♀ Jungfrau.	♓ ♀ Fische.

Von Weihnachten 1817 bis Fastnachtssonntag 1818 sind nach dem alten Kalender acht Wochen und fünf Tage, nach dem neuen Kalender fünf Wochen und drey Tage.

# Januarius.

So. Z. M.	Alter Julianischer Kalender.	☾ Länge um Mitternacht. 3. 6.	Mondspuncte u. Planetens Erscheinungen.	Witterungsmuthmaßungen.	Russischer Kalender.	Neuer Gregorianischer Kalender.
D.	1 <b>Neujahr</b>	19	<b>☾</b> Aeq. Venus		<b>Obr. Gosp.</b>	13 Gottfried
M.	2 Abel. Seth	1	<b>☾</b> 8 U. 17 M. Morg. ist	Heiterer	S. Sylwestra	14 Hilarius
D.	3 Enoch. Daniel	13	<b>☾</b> ☽ hinter der	Himmel	Pror. Malach.	15 Pauli Eins.
F.	4 Methusala	25	☽ ☽ Sonne.	und	Sobor. 70 Ap.	16 Marcellus
S.	5 Simeon	7	<b>☾</b> (Erdf. o. II. Sternb. III. Ab.	strenge	Mut. Geop.	17 Antonius
F Von den Weisen aus dem Morgenlande, Matth. 2, v. 1.						D Matth. 20
S.	6 <b>5. 3. Könige</b>	19	☽ ☽.	Kälte	<b>Bogoi. Gosp. ob</b>	18 <b>Septuages.</b>
M.	7 Melchior	1		dauern	<b>Kreschtschenie</b>	19 Sulpitius
D.	8 Balthasar	13	<b>☾</b> (gr. nördl. Abw.	anhaltend	<b>Joanna Kr.</b>	20 Fab. Sebast.
M.	9 Caspar	25		fort,	Pr. Georg. Ch.	21 Agnes
D.	10 Pauli Eins.	8	<b>☾</b> 11 U. 58 M. Mitt. (gr.	und gehen	M. Poljeukta	22 Vincentius
F.	11 Erhard	21	☽ nördliche Breite,	in	<b>Pr. Feodosia</b>	23 <b>Mar. Werkk.</b>
S.	12 Reinhold	4	unt. ☽ ☽ ☽.	windig	M. Tatian	24 Timotheus
F Von Jesu, da er 12 Jahr alt war, Luc. 2, v. 41.						D Luc. 8.
S.	13 <b>1. S. n. Epiph.</b>	18		Wetter	<b>Mut. Ermyla</b>	25 <b>Seragesima</b>
M.	14 Jesty	1		mit	P. Dt. w. Raj.	26 Polycarpus
D.	15 Habacuc	15	Sternbed. um Mitternacht.	Schnee-	<b>Prep. Pawla</b>	27 Joh. Chryf.
M.	16 Marcellus	29	<b>☾</b> Aeq.	gestöber	Ap. Petr. Wer.	28 Carolus
D.	17 Antonius	13	<b>☾</b> 6 U. 16 M. Ab. ☽.	über.	<b>Prep. Anton.</b>	29 Franc. Sale
F.	18 Prisca	27		Abwech-	Afan. i Kyrella	30 Martina
S.	19 Ferdinand	11	<b>☾</b> (Erdb. Nähe 1° J.		Prep. Makar.	31 Pet. Nolasc.
F Von der Hochzeit zu Cana, Joh. 2, v. 1.						D Luc. 18.
S.	20 <b>2. S. n. Epiph.</b>	25	☽ ☽.	selnd	<b>Pr. Ewfmia</b>	1 <b>Febr. Quin</b>
M.	21 Agnes	10	<b>☾</b> (gr. südl. Abw.) ☽.	heiter	Prep. Marima	2 <b>Mar. Licht</b>
D.	22 Vincentius	24		und	Ap. Timoseja	3 <b>Fastn. Blas</b>
M.	23 Emerentia	8	<b>☾</b> (gr. südl. Br. ☽ ☽.	bewölkt.	S. Sw. Klim.	4 <b>Ashm. Wer.</b>
D.	24 Timotheus	22	<b>☾</b> 1 U. 13 Min. Nachm.	☽	Prep. Ksenii	5 Agatha
F.	25 Pauli Bek.	6	☽ ☽.	neigt sich	<b>Grigor Bog.</b>	6 Dorothea
S.	26 Polycarpus	19		zum	Prep. Ksenof.	7 Romualdus
F Von dem Ausfäßigen u. d. Hauptm. Knecht, Matth. 8, v. 1.						D Matth. 4.
S.	27 <b>3. S. n. Epiph.</b>	2	<b>☾</b> Aeq.	Thauwet-	<b>Joann. Stat.</b>	8 <b>1. Invocav</b>
M.	28 Carolus	15	Jupiter zeigt sich am südl.	ter.	Pr. Efr. Syr.	9 Apollonia
D.	29 Samuel	27	chen Himmel vor Sonnen-	Fort-	S. Sw. Ignat.	10 Scholastica
M.	30 Adalgunda	9	aufgang.	dauernd	<b>3. Ewätitel.</b>	11 <b>Quat. Euphr</b>
D.	31 Valerius	21	<b>☾</b>	gelinde.	S. Kyr. i Joan.	12 Venigna

# Jänner.

M. Tag.	lauf. T.	Aufg. u. Unt. U. M.		Tages Anbr. U. M.		Sonnen Aufg. U. M.		Sonnen Unterg. U. M.		Tages Ende. U. M.		Tages Länge. St. M.		Stell. der Uhr im Mittag. U. M. S.		
		U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	St.	M.	U.	M.	S.
1	1	U. Mrg.		7	30	8	22	3	38	4	30	7	16	12	8	58
2	2	0	11		28		20		40		32		20		9	21
3	3	1	26		27		19		41		33		22			43
4	4	2	50		26		17		43		34		26	10		4
5	5	4	7		24		16		44		36		28			24
6	6	5	24		22		14		46		37		32			43
7	7	6	37		21		12		48		39		30	11		2
8	8	7	37		20		10		50		40		40			20
9	9	U. Ab.		18		9		9	51		42		42			38
10	10	3	27		17		7		53		43		46			54
11	11	4	52		15		5		55		45		50	12		10
12	12	6	20		14		3		57		46		54			25
13	13	7	46		12		1		59		48		58			39
14	14	9	13		11	7	59	4	1		49	8	2			52
15	15	10	40		9		57		3		51		6	13		5
16	16	U. Mrg.		7		55		5	5		53		10			17
17	17	0	56		5		53		7		55		14			28
18	18	1	46		3		51		9		57		18			38
19	19	3	22		2		49		11		59		22			48
20	20	4	58		0		47		13	5	0		26			56
21	21	6	19	6	58		45		15		2		30	14		4
22	22	7	18		56		43		17		4		34			11
23	22	U. Ab.		54		41		19		6			38			1
24	24	3	58		52		38		22		8		44			22
25	25	5	35		50		36		24		10		48			27
26	26	7	2		48		34		26		12		52			31
27	27	8	24		46		32		28		14		56			34
28	28	9	47		44		30		30		16	9	0			36
29	29	11	6		42		27		33		18		6			38
30	30	U. Mrg.		40		25		35		20			10			38
31	31	0	28		38		23		37		22		14			38

Hohe Staats- und Kir-  
chenfeste.

Den 1. Neujahr.  
  
Den 6. Erscheinung  
Christi.  
  
Den 13. Geburtsfest  
Ihro Majestät, der  
Kaiserin Elisabeth  
Alexiewna.

Februarius.

W. Tag.	Alter Julianischer Kalender.	☾ Länge um Mitternacht. 3. 6.	Mondspuncte u. Planeten Erscheinungen.	Witterungsmuthmaßungen.	Russischer Kalender.	Neuer Gregorianischer Kalender.
F.	1 Brigitta	KK 3	☽ 5 U. 36 M. Morg. (Erbf.) ☽ 2° II. Sternb. 8 U. Ab.	Windiges Wetter mit	Mut. Trif.	13 Agabus
S.	2 Mar. Keln.	15	☾ 3.		Eretnie Gospod.	14 Valentinus

F Von dem Schiffelein Jesu, Matthy. 8, v. 23.

S.	3 4. S. n. Epiph.	27		Feuchte verbunden.	Sim. i Ann. Pr.	15 2. Reminisc.
M.	4 Veronica	☾ 9	☾ Gr. nördl. Abw.		Pr. Isidora	16 Juliana
D.	5 Agatha	21		Die Kälte nimmt zu, es fällt	Mut. Agasil	17 Mariana
M.	6 Dorothea	☾ 4	☾ Gr. westl. Ausw. v. d. ☽ 26 1/2°		Prep. Wufola	18 Constantia
D.	7 Richard	17	☾ Gr. nördl. Breite.		Prep. Parsenia	19 Hermelaus
F.	8 Salomon	☾ 1	☽		Mut. Teodora	20 Leo
S.	9 Apollonia	14	☽ 2 U. 51 M. Morg.		M. Nikifora	21 Eleonora

F Von den Arbeitern im Weinberge, Matthy. 20, v. 1.

S.	10 Septuages.	27	Mars funkelt nach Sonnen	Schnee. Anhaltender Frost und heitzrer Himmel;	M. Charalamp.	22 3. Oculi
M.	11 Euphrosyna	☾ 11	☾ Aeq. untergang hoch am südwestlichen Himmi...		S. M. Wlasia	23 Vigilius
D.	12 Benigna	25			Mel. i Alexseja	24 Ap. Matthy.
M.	13 Agabus	☾ 9	☾ 3.		Pr. Martin.	25 Victorinus
D.	14 Valentinus	23			Pr. Awksentia	26 Alexander
F.	15 Formosus	☾ 8	☾ (Erbn. 4° f. d. ☽ 8 U. A.)		Ap. Onisima	27 Anastasius
S.	16 Juliana	22	☽ 2 U. 2 Min. Morg.		M. Pamfila	28 Romanus

F Vom Säemann und vielerley Acker, Luc. 8, v. 4.

S.	17 Seragesim.	☾ 6	☾ Gr. südl. Abw.	die ruhige Atmosphäre begünstigt eine angenehme winter-	Mäkop. Teob.	1 März. 4. Lazar
M.	18 Concordia	20	☾ U.		Mähl. Iwa Pap.	2 Amalia
D.	19 Eufanna	☾ 4	☾ Gr. südl. Br.		Apost. Archip.	3 Fortunatus
M.	20 Eucharitus	17			Pr. Iwa Kat.	4 Casimir
D.	21 Eleonora	☾ 1	☾ ☽.		Pr. Timofea	5 Theophilus
F.	22 P. St. F. 3. A.	14	☾ ☽. ☽. ☽.		M. w. Ewgen	6 Martianus
S.	23 Erenus	27	☽ 2 U. 37 Min. Morg. MärzscheIn.		Sw. Polykarp.	7 Thomas v. Aq.

F Jesus verkündigt sein Leiden, Luc. 18, v. 31.

S.	24 Estomihi	☾ 10	☾ Aeq.	liche Bitterung. Das Gleichgewicht wird	Sürov. Obr. V.	8 5. Judica
M.	25 Victor	23			Bel. Post. Zaraf.	9 Francisca
D.	26 Fastn. Nestor	☾ 5	☾ ☽ ☽ ☽.		S. Porphyria	10 40 Märtyrer
M.	27 Nschm. Hector	17	Jupiter zeigt sich Morgens vor Sonnenaufgang niedrig am südöstlichen Himmel.		Pr. Profodia	11 Cathar. v. B.
D.	28 Justus	29			Pr. Wasilla	12 Gregorius

# Hornung.

W. Tag.	Aufg. u. M.	Tages Anbr. u. M.	Sonnen Aufg. u. M.		Sonnen Unterg. u. M.		Tages Ende. u. M.	Tages Länge. St. M.	Stell. der Uhr im Mittag. u. M. S.						
			u. M.	u. M.	u. M.	u. M.			u. M.	S.					
1	32	U. Mrg.	6	36	7	21	4	39	5	24	9	18	12	14	36
2	33	3	7	34		18		42		26		24			34
3	34	4	22	32		16		44		28		28			32
4	35	5	26	29		14		46		31		32			28
5	36	6	15	27		11		49		33		38			24
6	37	7	22	25		9		51		35		42			19
7	38	A. Ab.		23		7		53		37		46			14
8	39	3	57	20		5		55		40		50			7
9	40	5	23	18		3		57		42		54			1
10	41	6	53	16		0	5	0		44	10	0		13	53
11	42	8	24	14	6	58		2		46		4			45
12	43	9	54	12		55		5		48		10			37
13	44	11	27	9		53		7		51		14			27
14	45	A. Mrg.		7		50		10		53		20			18
15	46	1	10	5		48		12		55		24			7
16	47	2	44	2		46		14		58		28		12	57
17	48	4	10	0		43		17	6	0		34			47
18	49	5	14	5	58	41		19		2		38			33
19	50	5	58	55	38	38		22		5		44			20
20	51	6	25	53	36	36		24		7		48			7
21	52	6	43	51	33	33		27		9		54		11	54
22	53	6	54	48	31	31		29		12		58			40
23	54	U. Ab.		46	29	29		31		14	11	2			26
24	55	7	28	44	26	26		34		16		8			11
25	56	8	47	41	24	24		36		19		12		10	56
26	57	10	6	39	21	21		39		21		18			40
27	58	11	27	37	19	19		41		23		22			24
28	59	U. Mrg.		34	17	17		43		26		26			8

Hohe Staats- und Kirchenfeste.

Den 2. Maria Reinigung.

Den 22. u. 23. Freytag und Sonnabend in der Butterwoche.

Martius.

W. Tag	Alter Julianischer Kalender	Länge um Mitternacht. S. S.	Mondspuncte u. Planeten-Erscheinungen.	Witterungsmuthmachungen.	Russischer Kalender.	Neuer Gregorianischer Kalender.
S.	1 Albinus	KK 11	(Erbf. 6° II. ob. 20 U. M.	gestört	Pr. M. Ewbofil	13 Theodorus
S.	2 Louise	22	♀ hinter der Sonne unsich.	und	Sw. Feodota	14 Mathildis
F Von Jesu Verfolgung vom Teufel, Matthy. 4, v. 1.						D Matthy. 21
S.	3 1. Inuocable	☿ 4	☿ 2 Uhr 42 Min. Morg. (gr. nördl. Abw. (S.	häufiger Schnee	M. Eutropia	15 6. Palmsonn
M.	4 Abriagnus	16	☿ 3 ☉. Mars glänzt	herbegeführt.	Pr. Gerastima	16 Gertraud
D.	5 Friedrich	29	Abends nach Sonnenuntergang in	Stürmisches	Mut. Konona	17 Boleslaus
M.	6 Quat. Fribel.	KK 12	(gr. nördl. Br. seiner östlichen Quadratur.	Wetter ist	42 Mart. w. Am.	18 Cyrillus
D.	7 Felicitas	25	Frühlings Tag- und Nacht gleiche um 6 U. Morg.		S. M. Wasil.	19 Gründonn.
S.	8 Philemon	8			Pr. Leofil.	20 Charfreitag
S.	9 Prudentius	22			40 Mutsch.	21 Benedictus
F Vom Cananäischen Weibe, Matthy. 15, v. 21.						D Marc. 16
S.	10 2. Reminisc.	☿ 6	☿ 3 U. 35 M. M. (Aeq.	im Zunehmen	Mut. Kobrata	22 5. Ostern
M.	11 Rosina	21	Jupiter geht um 3 Uhr Morgens in Südosten auf.	durch des Mondes Nähe, und	Sofr. Patr.	23 Ostermont
D.	12 Gregorius	☿ 5			Pr. Feofana	24 Osterdien.
M.	13 Ernestus	20			Nikifora Pat.	25 Mar. Werk.
D.	14 Zacharias	☿ 4			Pr. Benedicta	26 Theodosius
S.	15 Isabelle	18	(Erdnähe 8° F.		M. Agap. i 6 M.	27 Rupertus
S.	16 Cyriacus	☿ 3	(gr. südl. Abw.		M. Sawina	28 Sirtus
F Jesus treibt einen Teufel aus, Luc. 11, v. 14.						D Joh. 20.
S.	17 3. Ocul	17	☿ 9 U. 12 M. Morg.	verzehrt die Bahn. Heitere sonnenreiche Tage und	Pr. Aless. i. Mat	29 1. Quasimod
M.	18 Alexander	☿ 1			S. Kyrilla Jer.	30 Quirinus
D.	19 Joseph	14	(gr. südl. Br.		Chris. i Dart	31 Balbina
M.	20 Rupertus	27			Pr. Otes. ubien.	1 April. Hugo
D.	21 Benedictus	☿ 10	☿ 10 ☉.		Pr. Jak. Ep.	2 Franc. de P
S.	22 Casimir	23	ob. 20 2 U. Nachm. (h. f.		M. Wasil. Pr.	3 Richard
S.	23 Eberhard	☿ 6	(Aeq.		Pr. M. Nikona	4 Isidorus
F Von Abspeisung der 5000 Mann, Joh. 6, v. 1.						D Joh. 10.
S.	24 4. Latere	19	☿ 5 U. 19 Min. Nachm. Aprilschnein. (S.	warme Mittage.	Pr. Scharil	5 2. Mis. Don
M.	25 Mar. Werk.	☿ 1	☿ (♀.	Die Witterung neigt sich zum Thau.	Blag. Vog.	6 Theodosia
D.	26 Emanuel	13	☿.		S. Arch. Saw.	7 Wilhelm
M.	27 Hubertus	25			Mut. Matrony	8 Dionysius
D.	28 Gideon	KK 7			Prep. Mariona	9 Mar. aus Ae
S.	29 Eustachius	19	(Erdferne 9° II.		Prep. Marka Ep.	10 Ezechiel
S.	30 Guido	☿ 1	(gr. nördl. Abw.		Pr. Joanna	11 Ieo IV.
F Von Jesu Steinigung, Joh. 8, v. 46.						D Joh. 16.
S.	31 5. Jubica	12	(S.		Pr. Ypatia	12 3. Jubilate

# März.

M. S. d.	Jah. S.	Aufg. u. Unt. U. M.		Tages Anbr. U. M.		Sonnen Aufg. U. M.		Sonnen Unterg. U. M.		Tages Ende. U. M.		Tages Länge. St. M.		Stell. der Uhr im Mittag. U. M. E.	
		U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	
1	60	U. Mrg.	5	32	6	14	5	46	6	28	11	32	12	9	52
2	61	2	11	29		12		48		31		36			35
3	62	3	23	27		9		51		33		42			18
4	63	4	7	25		7		53		35		46			1
5	64	4	56	22		5		55		38		50	8		43
6	65	5	26	20		2		58		40		56			25
7	66	5	44	17		0	6	0		43	12	0			7
8	67	5	57	15	5	57		3		45		6		7	49
9	68	A. Ab.		12		55		5		47		10			31
10	69	6	5	10		53		7		50		14			13
11	70	7	36	7		50		10		53		20	6		54
12	71	9	13	5		48		12		55		24			35
13	72	10	52	2		45		15		58		30			17
14	73	A. Mrg.		0		43		17	7	0		34		5	58
15	74	0	38	4	58	41		19		2		38			39
16	75	2	10	55		38		22		5		44			21
17	76	3	22	53		36		24		7		48			2
18	77	4	12	50		34		26		10		52	4		44
19	78	4	40	48		31		29		12		58			25
20	79	5	1	45		29		31		15	13	2			7
21	80	5	11	43		26		34		17		8	3		48
22	81	5	20	40		24		36		20		12			30
23	82	5	26	37		22		38		23		16			13
24	83	U. Ab.		35		19		41		25		22		2	55
25	84	7	50	32		17		43		28		26			37
26	85	9	11	30		15		45		30		30			20
27	86	10	29	27		12		48		33		36	1		2
28	87	11	48	25		10		50		35		40			45
29	88	U. Mrg.		22		7		53		38		46			5
30	89	1	16	20		5		55		40		50			5
1	90	2	18	17		3		57		43		54			5

## Höhe Staats- und Kir- chenfeste.

Den 12. Gedächtnisfest  
der Thronbesteigung Sei-  
ner Kaiserl. Majestät  
**ALEXANDER**  
des Ersten, Selbst-  
herrschers aller Rußen.

Den 25. Maria Ver-  
kündigung.

# Aprilis.

W. Tag.	Alter Julianischer Kalender.	☾ Länge um Mit- ternacht. 3. ☉.	Mondspuncte u. Planeten- Erscheinungen.	Witte- rungs- maßma- ßungen.	Russischer Kalender.	Neuer Gregorianisch Kalender.
M.	1 Theodorus	☾ 24	☉ 9 U. 26 Min. Abends. ☾ gr. nördl. Br.	Bewölter Himmel,	Prep. Mar. Eg.	13 Hermenegil
D.	2 Theodosia	☾ 7		raube und naßkalte Wit-	Prep. Lita	14 Justinus
M.	3 Christlanus	☾ 20	Mars geht um 2 Uhr Mor- gens unter.		Prep. Nikity	15 Anastasius
D.	4 Ambrosius	☾ 3			Prep. Jossfa	16 Lampertus
F.	5 Maximus	☾ 16			M. Feodula	17 Rudolph
S.	6 Sirtus	☾ 1			S. Ewrochia	18 Eleutherus

F Von Jesu Einzug in Jerusalem, Matth. 21, v. 1.				D Joh. 16.		
S.	7 6. Palmsonn.	☾ 14	☾ Aeq.	terung.	Werbnoje Wost.	19 4. Cantate
M.	8 Heilmann	☾ 29		Aequino-	Ap. Trodiona	20 Jacobine
D.	9 Bogislaus	☾ 14	☉ 11. 47 M. Morg. ☽. part. Mondfinsterniß.	tial- stürme	M. Ewpsichla	21 Anselmus
M.	10 Ezechiel	☾ 29		aus	M. Terentia	22 Eother
D.	11 Gründonn.	☾ 14	☾ (Erdböhe 10° F.	Norden	Welf. Ischem.	23 Albertus
F.	12 Charfreitag	☾ 28	☾ (☽.	bringen	Strafnaja Pain.	24 Georgius
S.	13 Justinus	☾ 13	☾ (gr. südl. Abw. ☽.)	Kälte	Sw. Artem.	25 Evang. Mar

F Von der Auferstehung Jesu Christi, Marc. 16, v. 1.				D Joh. 16.		
S.	14 5. Ostern	☾ 27		und heiteren Himmel.	Swel. Wostk.	26 5. Rogate
M.	15 Ostermont.	☾ 11	☉ 4 U. 40 M. Nachm. ☾ (gr. südl. Br.	Sartbochen.	Ap. Aristarcha	27 Tertullianus
D.	16 Osterdienst.	☾ 24		Ver- änderli- cher	Mur. Agapli	28 Vitalis
M.	17 Rudolph	☾ 7		Zustand des	Pr. Symeona	29 Petr. de Ml
D.	18 Apollo	☾ 20	☾ (☽.		Pr. Joanna	30 Himelf. Ehr
F.	19 Werner	☾ 3	☾ Aeq. ☽. 8 gr. östl. Ausn. v. d. ☽ 20 1/2°.		Joan. Wersch.	1 May. Ph. Ja
S.	20 Suspicus	☾ 15			Pr. Feodora Tr.	2 Athanasius

F Von Jesu Erscheinung seinen Jüngern, Joh. 20, v. 19.				D Joh. 15.		
S.	21 1. Quasimod.	☾ 28		Entfrel- ses.	S. Sw. Januar.	3 6. Erandi
M.	22 Ischarius	☾ 10	☾ 8 U. 58 M. Morg. Maychein. Sichtbare Sonnen- finsterniß.	Kälte und etwas Schnee	Pr. Feod. Sif.	4 Florianus
	23 Georgius	☾ 21	☾ ☽. Sternbed. 7 U. Ab. (Erdböhe 10° N.	Regen und Ge-	B. M. Georgii	5 Pius V. Pab
	Albert	☾ 3			M. Sawoy	6 Dietrich
		☾ 15			Sw. Marka	7 Flavius
		☾ 27	☾ (gr. nördl. Abw.		S. Basilla	8 Stanislaus
					S. Symeona	9 Greg. Nanz

Niethlinge, Joh. 10, v. 12.			D Joh. 14.		
	☽. Br. ☽. 8 1/2.	13te	schlacker ver- misch.	Ap. Jafona	10 Pfingstsonntag
				9 M. w. Rifize	11 Pfingstmont.
				Ap. Jafowa	12 Mercur

April.

Tag	Janf.	(Aufg. u. Uhr. u. M.)	Zages Anbr. u. M.)	Sonnen Aufg. u. M.)	Sonnen Unterg. u. M.)	Zages Ende. u. M.)	Zages Länge. St. M.)	Stell. der Uhr im Mittag. u. M. S.)
1	91	U. Mrg.	4 14	5 0	7 0	7 46	14 0	12 0 40
2	92	3 35	12	4 58	2	48	4	24
3	93	3 58	9	55	5	51	10	8
4	94	4 12	7	53	7	53	14 11	53
5	95	4 22	4	51	9	56	18	38
5	96	4 28	2	48	12	58	24	24
7	97	4 32	3 59	46	14	8 1	28	10
8	98	U. Ab.	56	44	16	4	32	58 56
9	99	8 25	54	41	19	6	38	43
0	100	10 10	51	39	21	9	42	30
1	101	11 51	49	37	23	11	46	18
2	102	U. Mrg.	46	35	25	14	50	6
3	103	1 19	44	32	28	16	56	57 55
4	104	2 20	41	30	30	19 15	0	44
5	105	2 52	39	28	32	21	4	34
6	106	3 16	36	26	34	24	8	24
7	107	3 28	34	23	37	26	12	14
8	108	3 37	31	21	39	29	18	6
9	109	3 41	29	19	41	31	22	56 58
10	110	3 49	26	17	43	34	26	50
11	111	3 54	24	15	45	36	30	43
12	112	4 0	21	13	47	39	34	36
13	113	4 6	18	11	49	42	38	30
14	114	U. Ab.	16	9	51	44	42	25
15	115	11 7	13	6	54	47	48	20
16	116	U. Mrg.	10	4	56	50	52	16
17	117	0 40	8	2	58	52	56	12
18	118	1 4	5	0	8 0	55 16	0	9
19	119	1 42	2 3	58	2	58	4	6
20	120	2 7	0	56	4 9	0	8	4

Hohe Staats- und Kirchenfeste.

Den 11. 12. u. 13. Gründonnerstag, Charfreitag u. Sonnabend in der Marterswoche.

Den 14. Heilige Ostern:

Vom 14. bis 20. die ganze Osterwoche.



# May.

M. S. No.	Lautf. &	Aufg. u. Unt. U. M.		Tages Anbr. U. M.		Sonnen Aufg. U. M.		Sonnen Unterg. U. M.		Tages Ende. U. M.		Tages Länge. St. M.		Stell. der Uhr im Mittag. U. M. S.		
		U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	S.		
1	121	U. Mrg.	2	57	3	54	8	6	9	3	16	12	11	56	3	
2	122	2	34	54	52	8	6	6	6	16	16			2		
3	123	2	41	52	50	10	8	8	8	20	20			2		
4	124	2	46	49	48	12	11	24	24					2		
5	125	2	53	46	46	14	14	28	28					3		
6	126	3	12	44	45	15	16	30	30					4		
7	127	U. Ab.		41	43	17	19	34	34					6		
8	128	9	14	38	41	19	22	38	38					8		
9	129	10	54	36	39	21	24	42	42					11		
10	130	U. Mrg.		33	38	22	27	44	44					14		
11	131	0	30	31	36	24	29	48	48					18		
12	132	0	52	29	34	26	31	52	52					23		
13	133	1	21	27	32	28	33	56	56					28		
14	134	1	34	26	31	29	34	58	58					33		
15	135	1	47	24	30	30	36	0	17	0	0			39		
16	136	1	53	23	28	32	37	4	37	4	4			46		
17	137	1	59	21	27	33	39	6	39	6	6			53		
18	138	2	5	20	26	34	40	8	40	8	57			1		
19	139	2	9	18	24	36	42	12	42	12				9		
20	140	2	14	16	23	37	44	14	44	14				18		
21	141	2	22	15	22	38	45	16	45	16				27		
22	142	2	36	13	20	40	47	20	47	20				36		
23	143	2	57	11	19	41	49	22	49	22				46		
24	144	3	29	10	18	42	50	24	50	24				56		
25	145	4	18	8	17	43	52	26	52	26	58			7		
26	146	5	23	6	16	44	54	28	54	28				17		
27	147	6	38	5	15	45	55	30	55	30				28		
28	148	U. Mrg.		3	14	46	57	32	57	32				40		
29	149	0	39	1	14	46	59	33	59	33				51		
30	150	0	48	I	59	13	47	10	1	34	59			3		
31	151	0	53	58	12	48	2	36	2	36				15		

Hohe Staats- und Kir-  
chenfeste.

Den 9. St. Nikolaus.

Den 23. Himmelfahrt  
Christi.

W. Tag.	Alter Julianischer Kalender.	☾ Länge um Mitternacht. 3. 6.	Mondspuncte und Planeten-Erscheinungen.	☾ adtm.	Witterungsmuthmaßungen.	Russischer Kalender.	Neuer Gregorianischer Kalender.
S.	1 Nikodemus	♄ 17	☾ wird als Abendst. sichtb.		Wind	M. Justina	13 Anton v. Pad
<b>F Von der Sendung des heiligen Geistes, Joh. 14, v. 23.</b>							
S.	2 Pfingstsonntag	♄ 1	☾		und	Svätaja Trojiza	14 4. S. n. Trln.
M.	3 Pfingstmont.	♄ 16		6te Woche.	etwas kühl.	M. Iulilliana	15 Wit. und Nob
D.	4 Ulrika	♄ 1			höch nicht anhaltend.	S. Mitrosfara	16 Justina
M.	5 Quat. Bonif.	♄ 16	☾ Erdnähe 17° P. ☾ 5 <sup>u</sup> 1 <sup>m</sup> Nachm. (9 1/2)	Die		Sw. Doroseja	17 Adolph
D.	6 Berignus	♄ 1	☾ 1. Jgr. westl. Ausm.			P. Wisariona	18 Marc. u. M.
J.	7 Lucretia	♄ 16	☾ v. d. ☾ 22 1/2°.		Es neigt sich	Sw. Feodota	19 Gervasius
S.	8 Medardus	♄ 1	☾ Gr. südl. Br.			W. M. Feod.	20 Regina
<b>F Von Jesu Nachtgespräch mit Nicodemo, Joh. 3, v. 1.</b>							
S.	9 Trinitatis	♄ 16	☾ längster Tag.	7te Woche.	zu	Kyrell. Arch.	21 5. S. n. Trln.
M.	10 Onuphrius	♄ 0	☾ Sommerfröhenwende		ruhiger,	M. Timoseja	22 Paulina
D.	11 Barnabas	♄ 13	☾ 4 U. Morg.		heiterer	Ap. Barsol.	23 Agrippina
M.	12 Blandina	♄ 26	☾ Coll. 21 M. Mir. (9 1/2)	Die	und warmer	Onuf. i Petr.	24 Joh. d. Läuf.
D.	13 Front. Tobias	♄ 9	☾		Luft.	Mut. Akyling	25 Prosper
J.	14 Modestus	♄ 22	☾		An-	Pror. Elisea	26 Joh. u. Paul
S.	15 Veit	♄ 4	☾			Pror. Ammosa	27 Ladistaus
<b>F Vom reichen Mann und armen Lazaro, Luc. 16, v. 19.</b>							
S.	16 1. S. n. Trln.	♄ 16	☾ Mars geht eine Stunde vor Mitternacht unter.	6te Woche.	genehme sommerliche	Tychon. Xmasf.	28 6. S. n. Trln.
M.	17 Volkmar	♄ 27	☾ 8 1/2°		Wit-	M. Manulla	29 Per. u. Paul
D.	18 Paula	♄ 9	☾ Erdferne 18° N. ☾ Gr. nördl. Abw. ☾ der Erde am Fernsten um 10 Uhr Morgens. ☾		terung mit abwech-	Mut. Leontia	30 Pauli Geb.
M.	19 Gervasius	♄ 21	☾ 4 U. 14 M. Ab. Heu-	Die	selnd bewölkt-	A. Jub. B. G.	1 Jul. Theob.
D.	20 Raphael	♄ 3	☾ schein.		tem	S. Mesodia	2 Mar. Helm.
J.	21 Jacobina	♄ 15				M. Juliana	3 Eugenius
S.	22 Achatus	♄ 27				M. Eufewia	4 Joseph Calaf.
<b>F Vom großen Abendmahl, Luc. 14, v. 16.</b>							
S.	23 2. S. n. Trln.	♄ 9	☾ Gr. nördl. Br.	5te Woche.	Himmel.	Mut. Agrippina	5 7. S. n. Trln.
M.	24 Joh. d. Läuf.	♄ 22	☾		Häufige	Koschb. Pred.	6 Dominica
D.	25 Eloglus	♄ 4	☾		Regen	P. M. Feron.	7 Esther
M.	26 Jeremias	♄ 17	☾		und	Dawida Sel.	8 Kilianus
D.	27 7 Schläfer	♄ 0	☾ Aeq.		streichende	Dr. Sampson.	9 Joh. v. Ducl.
J.	28 Leo	♄ 13	☾		Se-	Rica i Joan.	10 7 Brüder
S.	29 Per. u. Paul.	♄ 27	☾ 9 U. 14 M. Morg.	Die	witter.	A. Petr. i Paul.	11 Procopius
<b>F Vom verlorenen Schaaf und Groschen, Luc. 15, v. 1.</b>							
S.	30 3. S. n. Trln.	♄ 11	☾			Sob. 12 Apost.	12 8. S. n. Trln.

# Brachmonat.

M. S. 64.	Jahr.	Aufg. u. Unt. U. M.	Tages Anbruch U. M.	Sonnen Aufg. U. M.	Sonnen Unterg. U. M.	Tages Ende. U. M.	Tages Länge. St. M.	Stell. der Uhr im Mittag. U. M. S.
1	152	U. Mrg.	I 57	3 II	8 49	IO	3 17 37	II 59 27
2	153	I 3	56	II	49	4	38	39
3	154	I 9	56	IO	50	4	39	52
4	155	I 20	55	IO	50	5	40	4
5	156	I 35	55	IO	50	5	40	17
6	157	2 7	54	9	51	6	41	30
7	158	3 0	54	9	51	6	41	42
8	159	4 23	53	9	51	7	42	55
9	160	U. Ab.	53	9	51	7	42	I 8
10	161	II 54	53	9	51	7	42	21
11	162	II 56	53	9	51	7	42	34
12	163	U. Mrg.	53	9	51	7	41	47
13	164	0 2	54	9	51	6	41	0
14	165	0 8	54	IO	50	6	40	12
15	166	0 14	55	IO	50	5	40	25
16	167	0 19	55	IO	50	5	39	38
17	168	0 26	56	II	49	4	38	50
18	169	0 37	56	II	49	4	37	3
19	170	0 53	57	12	48	3	36	14
20	171	I 24	58	13	47	2	34	26
21	172	2 8	59	14	46	I	32	37
22	173	3 IO	2 I	15	45	9 59	30	48
23	174	4 26	3	16	44	57	28	4 0
24	175	U. Ab.	4	17	43	56	26	IO
25	176	IO 56	6	18	42	54	24	20
26	177	II I	8	19	41	52	22	30
27	178	II 6	IO	20	40	50	20	39
28	179	II IO	II	21	39	49	18	48
29	180	II 16	13	22	38	47	16	57
30	181	II 26	15	23	37	45	14	5

Hohe Staats- und Kirchenfeste.

Den 2. und 3. Pfingsten.

Den 29. Peter u. Paul.



# Heumonaf.

Wochen N <sup>o</sup>	Jahr	Aufg.		Tages	
		u. Unc.	u. M.	Anbr.	u. M.

1	182	u.	Ab.	2	16
2	183	11	31		1
3	84	u.	Mrg.	2	
4	185	0	36		2
5	186	1	46		
6	187	3	15		

7	188	u.	Ab.		
8	189	10	6		
9	190	10	14		
10	191	10	18		
11	192	10	23		
12	193	10	28		
13	194	10	3:		

14	195	10			
15	196	10			
16	197	11			
17	198	u			
18	199				
19	200				
20					

Neuer  
Gregorianischer  
Kalender.

Dr. Kr.	13	Hypolitus
tes.	14	Eusebius
	15	Mar. Hil

D Luc. 10.

	16	13. S. n. 2
a	17	Liboritanus
	18	Agapetus
	19	Marianus
	20	Bernhard
	21	Johanna
	22	Symphori

Luc. 17.

3	14.	S. n. 2
		Bartholom
		ludwig
		osa
		usinus
		ustinus
		Entf

# Obstmonat.

Jahr	Aufg.		Tages		Sonnen		Sonnen		Tages		Tages		Stell. der Uhr		
	u. Unt.	u. M.	Anbr.	u. M.	Aufg.	u. M.	Unerrg.	u. M.	Ende.	u. M.	Länge.	u. M.	im Mittag.	u. M. S.	
1213	U. Mrg.		3	30	4	21	7	39	8	30	15	18	12	4	38
2214	0	42		32		23		37		28		14			28
3215	2	17		35		25		35		25		10			17
4216	3	57		37		27		33		23		6			5
5217	A. Ab.			40		30		30		20		0		3	53
6218	8	27		42		32		28		18	14	56			40
7219	8	34		45		34		26		15		52			27
8220	8	42		47		36		24		13		48			13
9221	8	48		50		39		21		10		42		2	59
0222	8	56		53		41		19		7		38			45
1223	9	6		55		43		17		5		34			30
2224	9	26		58		45		15		2		30			15
3225	9	58	4	0		48		12		0		24		1	59
4226	10	43		3		50		10	7	57		20			43
5227	11	19		5		52		8		55		16			27
6228	11	55		8		55		5		52		10			10
7229	A. Mrg			11		57		3		49		6		0	53
8230	2	39		13		59		1		47		2			35
9231	4	3		16	5	1	6	59		44	13	58			17
0232	5	31		18		4		56		42		52			0
1233	U. Ab.			21		6		54		39		48	11	59	40
2234	7	42		23		8		52		37		44			22
3235	7	50		26		11		49		34		38			2
4236	7	59		28		13		47		32		34		58	43
5237	8	12		31		16		44		29		28			23
6238	8	24		34		18		42		26		24			3
7239	9	16		36		20		40		24		20		57	43
8240	10	23		39		23		37		21		14			22
9241	11	18		41		25		35		19		10			2
0242	U. Mrg.			44		27		33		16		6		56	41
1243	1	38		46		30		30		14		0			20


Hohe Staats- und Kirchenfeste.

Den 6. Christi Verkündigung.

Den 15. Maria Himmelfahrt.

Den 29. Johannis Enthauptung.

Den 30. Namensfest  
Seiner Kaiserl. Majestät  
**ALEXANDER**  
des Ersten, Selbstherrschers aller Rußen.

M. S. S.	Alter Julianischer Kalender.	Länge um Mitternacht. 3 Gr.	Mondspuncte u. Planeten-Erscheinungen.	Witterungsmuthmaßungen.	Russischer Kalender.	Neuer Gregorianischer Kalender.
D.	1 <b>Remigius</b>	16			<b>Peter. Bogor.</b>	13 Eduard
M.	2 <b>Bollrab</b>	29	 7 U. 2 M. Morg.  Sicht. Mondfinsterniß	Regnerisches feuchtes und kühes	S. M. Kypriana	14 Calixtus
D.	3 <b>Franciscus</b>	12			S. M. Dionysia	15 Hedw. u. I.
F.	4 <b>Ewald</b>	24	☾. ☿. ☽.		S. M. Jerof.	16 Gallus
S.	5 <b>Sibes</b>	6	♀. ☿. östl. Ausm. v. d. ☉ 47°.		M. Charitina	17 Florentina
<b>F Vom Wasserfüchtigen, Luc. 14, v. 1.</b>						<b>D Matth.</b>
S.	6 <b>17. S. n. Trin.</b>	18			<b>Ap. Gomp</b>	18 <b>22. S. n. I.</b>
M.	7 <b>Spes</b>	0	☿. nördl. Abw.	Wetter führen	<b>Sergia i Bat.</b>	19 Petr. v. I.
D.	8 <b>Ephraim</b>	12	☿. Erdsferne 1° 2.	Winde	<b>Pr. Pelagii</b>	20 Caprasus
M.	9 <b>Dionysius</b>	24	☿. nördl. Br.	berbey.	<b>Ap. Joh. Alf.</b>	21 Ursula
D.	10 <b>Amalia</b>	6	 8 U. 58 M. Morg.	Naube und	S. M. Ewlamp.	22 Cordula
F.	11 <b>Burchard</b>	18	Venus funktelt als Abendstern mit halbem Licht.		<b>Ap. Filippa</b>	23 Joh. Capi
S.	12 <b>Ehrenfried</b>	0			<b>Pr. S. M. w. S.</b>	24 Raphael
<b>F Vom vornehmsten Gebot, Matth. 22, v. 34.</b>						<b>D Matth.</b>
S.	13 <b>18. S. n. Trin.</b>	13	♂ ♀.	unangenehme Luft	S. M. Karpa	25 <b>23. S. n. I.</b>
M.	14 <b>Wilhelmina</b>	27			S. M. Masar.	26 Evarisius
D.	15 <b>Hedwig</b>	10	☿. Aeq.	seht in	<b>Pr. Eufomia</b>	27 Rusticus
M.	16 <b>Gallus</b>	24	☿.	heiteres	S. M. Iongina	28 Sim. u. I.
D.	17 <b>Florentinus</b>	9	 7 U. 3 M. Ab. Winterschein. Unsichtb. Sonnens.		S. Pror. Osii	29 Narcissus
F.	18 <b>Ev. Lucas</b>	23	☿.		<b>Ewang. Iuli</b>	30 Wolfgang
S.	19 <b>Ptolomäus</b>	8			S. Pror. Joll.	31 Makrinus
<b>F Vom Sichtbrüchigen, Matth. 9, v. 1.</b>						<b>D Matth.</b>
S.	20 <b>19. S. n. Trin.</b>	23	☿.	Wetter und klaren Himmel über. Kalte Nächte.	<b>W. M. Artem.</b>	<b>24. S. n. I.</b> 1 <b>Nov. III. I.</b>
M.	21 <b>Ursula</b>	7	☿. Erbn. 2° 3. ☿. südl. Abw.		<b>Pr. Glariona</b>	2 <b>Aller Seel.</b>
D.	22 <b>Edmund</b>	22	☿.		<b>Kaf. Jf. Pr. Bog.</b>	3 <b>Gotthieb</b>
M.	23 <b>Severus</b>	6	☿. südl. Br.		<b>Ap. Joh. B. B.</b>	4 <b>Carol. Bot.</b>
D.	24 <b>Salome</b>	20	 11 U. 55 M. Vorm.		S. M. Aresy	5 <b>Emericus</b>
F.	25 <b>Abelheid</b>	3			S. M. Markian	6 <b>Leonhard</b>
S.	26 <b>Amandus</b>	17	☿. Sternbed. 6 Uhr Ab.		<b>W. M. Dimit.</b>	7 <b>Florentinus</b>
<b>F Vom hochzeitlichen Kleide, Matth. 22, v. 1.</b>						<b>D Matth.</b>
S.	27 <b>20. S. n. Trin.</b>	0	☿. Aeq.	Etwas Frost.	<b>M. Nestora</b>	8 <b>25. S. n. I.</b>
M.	28 <b>Sim. u. Jud.</b>	13			M. Terentia	9 <b>Theoborus</b>
D.	29 <b>Engelhard</b>	25	☿. ob. ☿. ☽. ☿.		M. Anastasii	10 <b>Andreas v. A.</b>
M.	30 <b>Vuk. Hartm.</b>	8	 11 U. 23 M. Ab.		M. Sinovia	11 <b>Karr. W. H.</b>
D.	31 <b>Wolfgang</b>	20			<b>Ap. Stachta</b>	12 <b>Didacus</b>

# Weinmonat.

Tag	Aufg.		Sonnen		Sonnen		Tages		Tages		Stell. der Uhr				
	u. Unt.	u. M.	Anbr.	Aufg.	Unterg.	Ende.	Länge.	St. M.	im Mittag.	u. M.	S.				
1	274	U. Mrg.	6	0	6	43	5	17	6	0	10	34	11	46	26
2	275	6	50	2	45	15	5	58	30						12
3	276	A. Ab.		5	48	12		55	24				45		58
4	277	5	34	7	50	10		53	20						45
5	278	5	47	9	52	8		51	16						33
6	279	6	8	11	55	5		49	10						21
7	280	6	42	14	57	3		46	6						9
8	281	7	33	16	7	0		44	0			44			59
9	282	8	40	18	2	4	58	42	9	56					49
10	283	10	0	20	4		56	40		52					40
11	284	11	23	23	7		53	37		46					31
12	285	A. Mrg.		25	9		51	35		42					23
13	286	0	53	27	11		49	33		38					16
14	287	2	19	29	13		47	31		34					9
15	288	3	45	31	16		44	29		28					3
16	289	5	16	33	18		42	27		24		43			59
17	290	6	50	35	20		40	25		20					54
18	291	8	29	37	23		37	23		14					51
19	292	U. Ab.		39	25		35	21		10					48
20	293	5	24	42	27		33	18		6					46
21	294	6	16	44	29		31	16		2					45
22	295	7	32	46	31		29	14	8	58					45
23	296	9	7	48	34		26	12		52					46
24	297	10	42	50	36		24	10		48					47
25	298	U. Mrg.		51	38		22	9		44					49
26	299	0	21	53	40		20	7		40					52
27	300	1	49	55	42		18	5		36					55
28	301	3	12	57	44		16	3		32		44			0
29	302	4	35	59	46		14	1		28					5
30	303	5	56	7	1		49	11	4	59					11
31	304	7	19	3	51		9	57		18					18

Hohe Staats- und Kirchenfeste.

Den 1. Maria Schutz und Fürbitte.

Den 14. Geburtsfest Ihrer Majestät, der Kaiserin Maria Feodorowna.

Den 22. Fest des wunderthätigen Bildes der heiligen Mutter Gottes von Kasan.

W. So. M.	Alter Julianischer Kalender.	Länge um Mitternacht. 3. Gr.	Mondspuncte u. Planeten-Erscheinungen.	Witterungsmuthmaßungen.	Russischer Kalender.	Neuer Gregorianischer Kalender.
S.	1 <b>Aller Heil.</b>	KK 2			Rosin. i Dam.	13 5 Pöhlm. S.
S.	2 <b>Aller Seel.</b>	14	(Erdferne 4° F.)	Dicke	M. Atindina	14 Seraphion

**F Von des Königs krankem Sohn, Joh. 4, v. 47.**

S.	3 <b>21. S. n. Trin.</b>	26	Venus funkt als glänzend	und	<b>M. Alexsima</b>	15 <b>26. S. n. Trin.</b>
M.	4 Charlotte	8	(Gr. nördl. Abw. der Abendstern $\frac{1}{3}$ erleuchtet.	trübe	Pr. Joanniska	16 Edmund
D.	5 Ericus	20		Luft,	M. Galaktiona	17 Salome
M.	6 Leonhard	2	(Gr. nördl. Br.)	häufige	Pavla Archiep.	18 Gregorius
D.	7 Erdmann	14	♁♂♂.	Regen	33 M. w. Mel.	19 Elisabeth
F.	8 Claudius	26		und	<b>Arch. Michail.</b>	20 Felix v. B.
S.	9 Theoborus	8	♁ 4 U. 3 Min. Morg.	Schnee-	M. Onisfor.	21 <b>Mar. Dpf.</b>

**F Vom Schalksknechte, Matth. 18, v. 23.**

S.	10 <b>22. S. n. Trin.</b>	21	Mars geht um 8 U. Morgens	geschlachtet	<b>Crasta i Olymp.</b>	22 <b>27. S. n. Trin.</b>
M.	11 <b>Martin Dsch.</b>	4	(Aeq. auf in Südosten.	lösen	S. M. Miny	23 Clemens
D.	12 Cunibertus	18		sich	Joanna Mll.	24 Joh. de Cr.
M.	13 Eugentus	2	♁.	in Frost	<b>Joanna Statouf.</b>	25 Catharina
D.	14 Levinus	17	(♁♂♂.	mit	<b>Ap. Filippa</b>	26 Conrad
F.	15 Leopold	2		leicht	S. Sam. i Aw.	27 Jaroslaus
S.	16 Ottomar	17	♁ 6 U. 2 Min. Morgens. Christfchein.	bedecktem	<b>Ev. Matseja</b>	28 Rufus

**F Von der Zinsmünze, Matth. 22, v. 15.**

S.	17 <b>23. S. n. Trin.</b>	2	(Gr. südl. Abw. (♁. (♁.	Himmel	<b>Grigor. Meofes.</b>	29 <b>1. Advent</b>
M.	18 Gottschalk	17	(Erdnähe 5° F. (♁.	auf.	M. Platona	30 Andreas
D.	19 Elisabeth	2	(Gr. südl. Br.)	Die	S. Pr. Ambia	1 <b>Dec. Elis.</b>
M.	20 Edmund	16		Witterung	<b>Prokla i Grig.</b>	2 Bibiana
D.	21 <b>Mar. Dpfer</b>	1	♁ 8 U. 58 M. Ab. (♁. □ ♁. ♁.	wird	<b>Wahob. Bogor.</b>	3 Franc. Fa.
F.	22 Ernestine	14		sehr	Ap. Filimon.	4 Barbara
S.	23 Clemens	27			Amfil. Ep.	5 Sabbas

**F Von Jairi Tochter, Matth. 9, v. 18.**

S.	24 <b>24. S. n. Trin.</b>	10	(Aeq. (♁. (♁.	rauh	<b>W. M. Ekaterin.</b>	6 <b>2. Advent</b>
M.	25 Lebrecht	22	♁.	und	Sw. Klimenta	7 Ambrosius
D.	26 Conrad	5	Venus zeigt sich in abnehmendem Licht.	geht	<b>W. M. Georg.</b>	8 <b>Mar. Em.</b>
M.	27 Loth	17		in	Jak. Persän.	9 Valerian
D.	28 Günther	29		strenge	Pr. M. Stefan.	10 U. F. v. Lor
F.	29 Noah	11	♁ 5 U. 53 M. Ab.	Kälte	M. Paramona	11 Damastus
S.	30 Ap. Andreas	23			<b>Andrea Perw.</b>	12 Marienthu

# Wintermonat.

Jahr	Aufg. u. Unt.		Tages Anbr.		Sonnen Aufg. Unterg.		Tages Ende.		Tages Länge.		Stell. der Uhr im Mittag.				
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	S.			
305	U.	Ab.	7	5	7	53	4	7	4	55	8	14	II	44	26
306	+	8	7			55		5		53		10			35
307	4	40		8		57		3		52		6			44
308	5	24		10		59		1		50		2			55
309	6	26		11	8	1	3	59	49	7	58		45		6
310	7	43		13		3		57	47		54				18
311	9	3		15		4		56	45		52				31
312	10	24		16		6		54	44		48				45
313	11	46		18		8		52	42		44		46		0
314	U. Mrg.			20		10		50	40		40				15
315	1	15		21		12		48	39		36				31
316	2	40		23		13		47	37		34				48
317	4	9		24		15		45	36		30		47		6
318	5	44		25		16		44	35		28				25
319	7	25		27		18		42	33		24				45
320	U. Ab.			28		19		41	32		22		48		5
321	3	57		29		21		39	31		18				26
322	5	8		30		22		38	30		16				48
323	6	40		32		24		36	28		12		49		10
324	8	17		33		25		35	27		10				32
325	9	55		34		27		33	26		6				56
326	11	24		35		28		32	25		4		50		20
327	U. Mrg.			36		29		31	24		2				44
328	0	53		37		30		30	23		0		51		9
329	2	16		37		31		29	23	6	58				35
330	3	37		38		32		28	22		56		52		1
331	4	58		39		33		27	21		54				28
332	6	20		40		34		26	20		52				54
333	7	41		41		35		25	19		50		53		22
334	8	58		41		36		24	19		48				50

Hohe Staats- und Kir-  
chenfeste.

Den 21. Mariä Opfer.

Tag	Alter Julianischer Kalender	Länge um Mit- ternacht. 3. 6.	Mondspuncte u. Planeten- Erscheinungen.	Witte- rungs- muthma- ßungen.	Russischer Kalender.	Neuer Gregorianischer Kalender.
<b>F Von Christi Einzug in Jerusalem, Matth. 21, v. 1. D Matth.</b>						
S.	1. Advent	☾ 5	☾ Gr. nördl. Abw. 68° 0.	über,	S. Pr. Naum.	13 3. Advent
M.	2 Candidus	☾ 17	☾ (Erdferne 7° P.	die	Pror. Anwak.	14 Nicasius
D.	3 Cassianus	☾ 29	☾ Gr. nördl. Br.	bey ruh-	Pror. Sofonia	15 Columba
M.	4 Barbara	☾ 11	Jupiter geht um 5 Uhr	ger	Wel. M. Warm.	16 Quat. Ad.
D.	5 Willibald	☾ 23	Abends unter.	Luft	Pr. Sawwy	17 Iazarus
F.	6 Nikolaus	☾ 5		anhält.	S. Mikolaja	18 Gratianus
E.	7 Antonia	☾ 17		Es	S. Amwrosia	19 Nemesius
<b>F Von den Zeichen des jüngsten Tages, Luc. 21, v. 25. D Joh. 1.</b>						
S.	8 2. Advent	☾ 0	☾ U. 6 M. Ab. (Aeg.	dürfte	Pr. Patapia	20 4. Advent
M.	9 Joachim	☾ 13	☾ Gr. östl. Ausw. v. d. 20°	häufiger	Sat. S. Anny	21 Thomas
D.	10 Judith	☾ 26	☾ U. Kürzester Tag. Wint-	Schnee	S. M. Miny	22 Spiridio
M.	11 Baldemar	☾ 10	☾ 88° 0.	fallen,	Pr. Danilla	23 Victoria
D.	12 Eplmachus	☾ 25	Venus ist unsichtbar.	der	S. Spyridona	24 Adam. C.
F.	13 Lucia	☾ 10		eine	M. Eustratia	25 Weihnach.
S.	14 Israel Sib.	☾ 35	☾ unt. 89° 0. (♀.	gelinde	S. M. Jorfa	26 Stephan
<b>F Von Johannis Gesandtschaft an Jesum, Matth. 11, v. 2. D Luc. 2.</b>						
S.	15 3. Advent	☾ 10	☾ 11. 6. 12. Ab. Schaltschein	terung	S. M. Elewf.	27 S. n. We.
M.	16 Ananias	☾ 25	☾ (Erdn. 8° 7. (g. süd. A.	mit-	Pror. Aggea	28 Unsch. K.
D.	17 Iazarus	☾ 11	☾ Gr. süd. Br. U. 8.	bringt,	Pror. Danilla	29 Thomas
M.	18 Quat. Christ.	☾ 25	Mars geht um 8 Uhr Mor-	die	M. Eevastiana	30 David
D.	19 Manasse	☾ 10	gens auf.	sich in	M. Bonifatia	31 Eplvester
F.	20 Abraham	☾ 23	☾ der Erde am Nächsten um	Erdwete-	Sw. Ignatia	1 Neujahr
E.	21 A. Thomas	☾ 7	☾ (Aeg. (h. 1 Uhr Morgens.	ter	S. M. Julian	2 Macartu
<b>F Vom Zeugniß Johannis, Joh. 1, v. 19. C Matth.</b>						
S.	22 4. Advent	☾ 19	☾ 10 U. 13 M. Morg. 88° 0.	Strenger	M. Anastasi	3 S. n. d. 9
M.	23 Ignatius	☾ 2	☾ ☾ ☾ ☾	Frost	10 M. w. Krite	4 Titus
D.	24 Adam. Eva	☾ 14	Sternbed. 8 Uhr Abends.	und eini-	M. Ewgenit	5 Telesphor
M.	25 Weihnachten	☾ 26		ger	A. G. J. Chr.	6 S. 3 K.
D.	26 Stephanus	☾ 8		Schnee	S. Pr. Bog.	7 Julianus
F.	27 Evang. Joh.	☾ 20	☾ unt. 88° 0.	lassen eine	M. Stefan.	8 Severin
E.	28 Unsch. Kindl.	☾ 12	☾ Gr. nördl. Abw. 0° 0.	an-	Dw. mu M.	9 Marcian
<b>F Von Simeon und Hanna, Luc. 2, v. 33. C Luc. 2.</b>						
S.	29 S. n. Weihn.	☾ 14	☾ (Erdferne 9° P.	Winter-	Mab. 14000	10 S. n. C.
M.	30 David	☾ 26	☾ 1 U. 10 M. Nachm. (Gr.	bahn	Mut. Anysil	11 Hyginus
D.	31 Eplvester	☾ 8	Sternb. 6 U. Morg. nördl. Br.	entziehen.	Pr. Melanit	12 Reinhold

## Von den vier astronomischen Jahreszeiten.

Die Zeiten, zu denen in diesem Jahre nach dem Mittelmeridian die astronomischen Abtheilungen des Jahres anfangen, sind folgende.

- I. Das Frühlingsäquinocium, oder aufsteigender Durchgang der Sonne durch den Aequator, den 9ten März Morgens um 6 Uhr 20 Min. 16 Sek.
- II. Die Sommer Sonnenwende, oder die größte Erhebung der Sonne über dem Aequator, den 10ten Junius Morgens um 4 Uhr 0 Min. 49 Sek.
- III. Das Herbstäquinocium, oder niedersteigender Durchgang der Sonne durch den Aequator, den 11ten September Abends um 5 Uhr 54 Min. 34 Sek.
- IV. Die Winter Sonnenwende, oder die größte Senkung der Sonne unter dem Aequator, den 10ten December Vormittags um 10 Uhr 51 Min. 32 Sek.

## Von den Verfinsterungen an Sonne und Mond.

1) Eine partielle Mondfinsterniß in der Nacht vom 8ten zum 9ten April. Zu Mitau ist am 9ten April frühmorgens der Anfang um 0 Uhr 44 Min. 15 Sek. nach Mitternacht wahrer Zeit, das Mittel um 1 Uhr 54 Min. 53 Sek. Morgens wahrer Zeit;

(der Mond wird alsdann V Zoll 32 Min. an seinem südlichen Theil verfinstert, und steht gegen  $17^{\circ}$  hoch in Südwest;)

das Ende um 3 Uhr 5 Min. 31 Sek. Morgens wahrer Zeit;

(die ganze Dauer ist demnach 2 Stunden 21 Min. 16 Sek.)

Diese Mondfinsterniß wird überhaupt in ganz Europa, Afrika und Südamerika ferner in Westasien, in ihrer ganzen Dauer sichtbar seyn.

2) Eine bey uns partielle Sonnenfinsterniß am 23ten April Vormittags. Es ereignet sich zu Mitau

der Anfang um 7 Uhr 35 Min. 45 Sek. Morgens wahrer Zeit

das Mittel um 8 Uhr 43 Min. 0 Sek. Morgens wahrer Zeit;

(die Sonne wird alsdann VI Zoll 24 Min. an ihrem südlichen Theile verfinstert, und steht gegen  $34^{\circ}$  hoch in Ost;)

das Ende um 9 Uhr 55 Min. 10 Sek. Vormittags wahrer Zeit;

(demnach ist die Dauer der ganzen Finsterniß 2 Stunden 19 Min. 25 Sek.)

Diese Sonnenfinsterniß ist überhaupt in ganz Europa sichtbar, und erscheint in Nordafrika und Nordasien ringförmig.

3) Eine partielle Mondfinsterniß am 2ten Oktober Morgens, die bey uns kaum sichtbar ist, weil der Mond einige Minuten nach dem Anfange, welcher um 6 Uhr 26 Min. 2 Sek. Morgens erfolgt, untergeht.

Das Mittel um 7 Uhr 11 Min. 58 Sek. am nördlichen Theile des Mondes, 1 Zoll 52 Min.

Das Ende um 7 Uhr 57 Min. 54 Sek. Morgens wahrer Zeit.

(Wendes unter dem Horizont nach Untergang des Mondes.)

Diese Finsterniß ist jedoch in ganz Amerika, in Westeuropa und Afrika, so wie in dem äußersten nördlichen Theile von Asien, vom Anfange bis zu Ende sichtbar.

4) Eine bey uns unsichtbare Sonnenfinsterniß den 17ten Oktober Abends. Sie ist nur auf dem südlichen stillen und atlantischen Oceane und auf der Südspitze von Amerika sichtbar, und in einigen dortigen Gegenden total.

## Von den Stellungen der Planeten.

### Merkur.

Die größten Digressionen dieses in unsern nördlichen Klimaten nur höchst selten mit bloßem Auge erkennbaren Planeten, welche seine Beobachtung am vortheilhaftesten machen, sind in gegenwärtigem Jahre nachstehende:

1) Den 6ten Februar  $26\frac{1}{2}^{\circ}$  westlich. Seine Höhe bey Sonnenaufgang ist  $4^{\circ}$

2) Den 19ten April  $20\frac{1}{2}^{\circ}$  östlich. Seine Höhe bey Sonnenuntergang ist  $15^{\circ}$ .

3) Den 6ten Junius  $22\frac{1}{2}^{\circ}$  westlich. Seine Höhe bey Sonnenaufgang ist  $8^{\circ}$ .

4) Den 16ten August  $27^{\circ}$  östlich. Seine Höhe bey Sonnenuntergang ist  $4^{\circ}$ .

5) Den 28ten September  $18^{\circ}$  westlich. Seine Höhe bey Sonnenaufgang ist  $15^{\circ}$ .

6) Den 10ten December  $20^{\circ}$  östlich. Seine Höhe bey Sonnenuntergang ist  $8^{\circ}$ .

### Venus.

Venus nähert sich im Anfange des Jahres dem jenseits der Sonne belegenen Theil ihrer Bahn, in

welchen sie den 1sten März tritt und daher unsichtbar ist. Anfangs May zeigt sie sich wieder am abendlichen Himmel nach Sonnenuntergang. Indem sie uns mit abnehmender Phase näher rückt, senkt sie sich zugleich gegen den Aequator hinab während der Sommermonate. In ihrer größten östlichen Entfernung von der Sonne von nahe  $47^\circ$  im Anfange Octobers steht sie Abends niedrig am Horizont. Anfangs December wird sie rückgängig, und tritt in der Mitte dieses Monats unsichtbar zwischen uns und die Sonne.

### Mar s.

Dieser Planet, welcher im Jahresanfang aus seiner rückgängigen Bewegung wieder rechtläufig wird, zeigt sich dabey Abends nach 9 Uhr in der Mitte des südlichen Himmels bey dem Aldebaran und den Hyaden. Er tritt in seine östliche Quadratur im Anfang des März, wobey er um 6 Uhr Abends durch den Mittagkreis geht. Indem er durch das Sternbild des Krebses dem Widwen zürückt, zeigt er sich Anfangs July bey dem Regulus. Bey langsamer Annäherung der Sonne verschwindet er Mitte Novembers in ihren Stralen.

### Ceres.

Dieses Jahr ist der Sichtbarkeit der Ceres günstiger, indem selbige Anfang Octobers in die Opposition mit der Sonne bey unscheinbaren Sternen auf dem Rücken des Wallfisches tritt und um Mitternacht kulminirt.

### Jupiter.

Jupiter steht im Anfange des Jahres westwärts von der Sonne und zeigt sich kurz vor ihrem Aufgange niedrig in Südosten. Den 21sten März kommt er in die westliche Quadratur, wo er um 6 Uhr Morgens in sehr geringer Höhe durch den Mittagkreis geht. Anfangs May wird er rückgängig, und stellt sich bey dieser Bewegung Mitte Juny in Opposition mit der Sonne. Man sieht ihn alsdann um Mitternacht gerade in Süden, jedoch nur  $10^\circ$  hoch. In der Mitte des Septembers ist er in östlichem Quadratschein mit der Sonne und zeigt sich Abends um 6 Uhr im Meridian. Die Sonne rückt ihm nun immer näher, bis sie ihn am 22sten December in ihre Stralen hält.

### Saturn.

Die Opposition des Saturn mit der Sonne ereignet sich am 27sten August. Zu dieser Zeit zeigt er sich Mitternachts im Meridian in einer Höhe von  $25^\circ$  bey kleinen Sternen im Guffe, der aus dem Krüge des Wassermanns strömt. Sein sehr schmal gedffneter Ring zeigt sich im Meridian, so daß der linke oder

östliche Theil des längern Durchmesser höher als westliche liegt, aber gegen die Horizontallinie nur einen Winkel von  $8^\circ$  geneigt ist. Die scheinbare 2 des Ringes ist nur der siebzehnte Theil seiner 2 und der höhere Theil der Breite liegt hinter Saturn. Diese Breite nimmt vom Januar bis Julius ab, von da bis zum November zu, und im cember verringert sich solche wieder.

### Uranus.

Des Uranus Opposition trifft jetzt wegen d geringer eigener Bewegung viele Jahre hindurch in den Sommer, und zwar in diesem Jahre auf 28sten May, da er sich Mitternachts sehr niedrig Horizont bey den Sternen im untern und östl Knie des Schlangenträgers zeigt.

## Bu x t e r t e des 1818. Jahres.

### Im April.

Vormittags: Römer 6, B. 12. Lasset die Fe  
— — in ihren Lüften.

Nachmittags: Matth. 26, B. 41. Wachtet  
betet — — das Fleisch ist schwach.

### Im October.

Vormittags: Jak. 4, B. 9 und 10. Ihr St  
werdet elend — — so wird er euch erhd

Nachmittags: Ebr. 12, B. 14. Jaget nach  
Heiligung — — den Herrn sehen.

## Im Piltenschen Kreise.

### Im April.

Ps. 3, B. 5. Ich rufe an mit meiner Stimme  
Herrn; so erhdret er mich von seinem  
gen Berge.

### Im October.

Matth. 18, B. 3. Wahrlich ich sage euch, es  
denn, daß ihr euch umkebet und werdet  
die Kinder, so werdet ihr nicht in das  
melreich kommen.

## Ueber ein neues System der fortschaffenden Mechanik, von Joseph v. Baader.

Wenn man den hohen Grad von Vollkommenheit in Erfindung zieht, zu welchem in neuern Zeiten die he-ende Mechanik, oder die Kunst, Lasten aller Art (wozu auch Wasser gehört) in senkrechter Richtung inpor zu schaff'n, durch eine unzählige Menge der innreichsten und vortheilhaftesten Erfindungen gebracht worden ist, und wenn man damit den gegenwärtigen Zustand der fortschaffenden Mechanik, d. i. der Kunst, Lasten in horizontaler Richtung auf der Oberfläche der Erde von einer Stelle zur andern zu bringen, vergleicht, welche doch offenbar unendlich wichtiger, gemeinnützlicher und unentbehrlicher als die Erste ist, da für einen aufwärts zu hebenden Centner überall mehrere Tausende von Centnern in längere oder kürzere Entfernungen täglich fortgeschafft werden müssen, da der Austausch oder Absatz aller möglichen Erzeugnisse, überhaupt aller Handel und alles bürgerliche Verlehr davon abhängt, so muß man darüber erkaunen, daß diese Letztere, so zu sagen, noch in ihrer Wiege liegt, oder vielmehr, daß wir, allgemein und aus wissenschaftlichem Gesichtspunkte betrachtet, eigentlich noch gar keine fortschaffende, sondern nur eine fort-schleppende Mechanik haben.

So hart und wenig erfreulich oder schmeichelhaft diese Behauptung auch klingen mag, so ist doch die Wahrheit derselben, leider! nur zu offenbar. So z. B. befindet sich die Schiffahrt Stromaufwärts noch ganz in demselben, freylich höchst einfachen, aber auch ganz barbarischen und unmechanischen Zustande, in welchem sie vor Jahrtausenden war. Die gegrabenen Kanäle, deren Anlage und Gebrauch den Egyptern und Chinesen schon in den entferntesten Zeitaltern bekannt war, haben zwar in den beyden letzten Jahrhunderten durch die Erfindung der Kammererschleusen und der schiefen Flächen beträchtliche Verbesserungen erhalten. Ihr Bau und ihre Unterhaltung sind indessen noch immer zu kostbar, und mit so vielen und großen Lokalhindernissen und Schwierigkeiten verknüpft, daß sie überhaupt nur in wenigen Ländern, und selbst dort nur in einzelnen Gegenden mit Vortheil ausgeführt werden können. Was endlich den allgemeinsten und wichtigsten aller Transporte: das Fuhrwesen auf dem platten Lande oder auf der Aue betrifft, so haben uns fürs Erste die alten Römer im Baue der Straßen weit übertroffen, und in der Konstruktion der Wagen (es ist hier nicht von Reife- und Luxuswagen, sondern lediglich von schwerem Fuhrwerke

die Rede) haben wir seit jener Zeit fast Nichts verbessert. \*)

Die Güte oder Vollkommenheit einer jeden Maschine oder mechanischen Vorrichtung wird bekanntlich nach dem Verhältnisse beurtheilt, in welchem der wirklich erhaltene nutz bare Effekt zu demjenigen steht, welcher der Theorie nach mit der aufgewandten Kraft erhalten werden sollte. Je mehr sich der Erste dem Letztern, als dem höchsten, in der Ausübung freylich nie ganz erreichbaren, Ideale nähert, oder je geringer die Summe der durch die Vorrichtung selbst verursachten Nebenhindernisse befunden wird, desto besser ist die Maschine; je größer hingegen dieser Unterschied, desto unvollkommener ist die Vorrichtung. Eine Maschine ist aber schon sehr schlecht, bey welcher dieser Unterschied die Hälfte des Ganzen beträgt, oder bey welcher die Nebenhindernisse eben so viel Widerstand als die eigentliche (unvermeidliche) Last verursachen, wo folglich ein zweymal größerer Kraftaufwand erfordert wird, als, theoretisch berechnet, zur erhaltenen Wirkung nöthig seyn sollte.

Betrachtet man aus diesem mechanischen (einzig wahren) Gesichtspunkte unsere gewöhnlichen Landstraßen und Fuhrwerke als Maschinen (ich spreche hier von den besten und sorgfältigst unterhaltenen Straßen aller Länder ohne Ausnahme und Unterschied), so wird es schwer seyn, eine unvollkommnere, Bewegungskraft und Kosten mehr verschwendende, Vorrichtung aufzufinden.

Der Theorie zufolge müßte eine sehr geringe Kraft (im Beharrungsstande) hinreichen, um die größte Last mit einer mäßigen und gleichförmigen Geschwindigkeit auf einer ganz horizontalen Straße fortzubewegen,

\*) Wer z. B. einmal Gelegenheit gehabt hat, einen Schiffzug auf der Donau zu sehen, wo an einzelnen Stellen oft 30 und mehrere der stärksten Pferde mit eben so vielen Reitern auf ihren Rücken, einen besondern (sogenannten) Stangenreiter zum Condiren des Grundes an ihrer Spitze, alle bis an dem Sattel im Wasser, unter dem fürchterlichsten Geschrey und in beständiger Todesgefahr, an einem oder einem Paar beladener Schiffe so schwer, angestrengt und langsam schleppen, daß man zuweilen ihre Bewegung kaum gewahr wird, und in banger Ungewißheit schwebt, ob das Schiff von den Pferden, oder die Pferde von dem Schiffe gezogen werden, und daß der Zug im längsten Tage oft kaum 2 Stunden Weges zurück legt, der kann gewiß von dem mechanischen Werthe unserer Flußschiffahrt keine hohe Idee haben. — Daß aber diese elende Schiffahrt neben den besten gewöhnlichen Landstraßen nicht nur besteht, sondern sogar beträchtliche Vortheile gegen den Transport auf der Aue gewährt, diese Thatfache allein ist wohl die ärgste Satyre, welche auf den gegenwärtigen Zustand unserer fortschaffenden Mechanik überhaupt gemacht werden kann! —

wenn diese, wie sie seyn sollte, eine vollkommen ebene, glatte, feste und harte Fläche wäre, weil in diesem Falle nur der Widerstand der an sich unbedeutenden, durch bekannte zweckmäßige Mittel auf ein Minimum zu bringenden, Reibung an den Axen überwunden werden dürfte. In der Wirklichkeit hingegen übersteigt der zur Bewegung erforderliche Kraftaufwand jenen theoretisch berechneten, selbst auf der vortrefflichsten Chaussee und unter den günstigsten Umständen, wenigstens zehnmal, auf einer gewöhnlichen, neu bekieseten oder schon etwas ausgefahrenen Straße, besonders bey schlechter Witterung, wohl dreyszig- bis funfzigmal. Die Ursache dieser außerordentlichen Kraftverschwendung liegt indessen nicht sowohl an den Wagen, als größtentheils an dem mangelhaften Zustande der Wege selbst. Denn da sogar die vortrefflichste Straße in ihrem vollkommensten Zustande und bey der günstigsten Jahreszeit und Witterung die theoretische Bedingung von absoluter Härte, Festigkeit und Ebene nicht erfüllt, noch bey aller aufgewandten Mühe und Sorgfalt erfüllen kann, so muß natürlicherweise von dem Einsenken und Einschneiden der Räder in den mehr oder weniger weichen und zähen Grund, von dem Anhängen und der Reibung der Radfelgen an den Seiten der Geleise, und von den unaufhörlichen Stößen und Erschütterungen, welche jeder Stein, jede kleine Erhöhung und Vertiefung auf der Räderbahn verursacht, und über welche das Fuhrwerk jeden Augenblick von Neuem gehoben werden muß, zusammen ein höchst bedeutender Widerstand entstehen, welcher um so fühlbarer wird, als derselbe am Umfange der Räder wirkt, wo sein statisches Moment jenes der Axenreibung um so vielmal übertrifft, als der Durchmesser dieser Räder größer ist, als jener der Axen. Eben durch diesen beträchtlichen Widerstand am Umfange der Räder wird aber mittelbar auch die Reibung an den Axen selbst wieder um Vieles vermehrt, weil diese, der erforderlichen Stärke halber, um die ungeheuren Stöße auszuhalten, viel dicker, die Räder und der ganze Wagen ungleich schwerer gebaut werden müssen, als sonst auf vollkommen ebenem, glattem und hartem Wege nöthig wäre. So wirken also die Straßen und Wagen gegenseitig verderblich und zerstörend aufeinander; so müssen die Räder, außer ihrer eigentlichen Bestimmung, dem horizontalen Fortwälzen der Ladung, nebenher und hauptsächlich noch als Pfugscharen zum Durchschneiden und Aufwählen des zähen Grundes, und gleichsam als Reibsteine, Stampf- oder Pochwerke zur Zermalmung der größern und kleinern Steine wirken, und so muß überall bey weitem der größte Theil der Zugkräfte unaufhörlich darauf verwendet werden,

neu bekiesete Straßen erst auf eine kurze Zeit etwas fahrbar zu machen, und dann mit Hülfе des Regens wieder in grundlosen Schlamm zu verwandeln! —

Es wäre leicht, durch eine ungefähre Berechnung darzutun, daß diese beständige Kraft-, Arbeits- und Stoffverschwendung, wenn nämlich der Unterhalt und die Abnutzung aller zum schweren Fuhrwesen nöthigen Pferde und Wagen, so wie der Landstraßen selbst, zu Gelde angeschlagen würde, einem Lande von mittlerem Umfange mehrere Millionen Gulden jährlich kostet, und es lohnt sich daher wohl der Mühe, die Frage aufzuwerfen, ob wir denn in der That und ohne Rettung ewig dazu verdammt seyen, einen so empfindlichen Verlust, wie so manches andere Uebel, welchem wir nicht abhelfen können, geduldig zu ertragen, oder ob es nicht auf irgend eine Weise möglich sey, das Joch einer tausendjährigen Gewohnheit abzuwerfen, und mancher einzelnen Regierung und Nation einen Kapitalwerth von mehrern hundert Millionen für immer zu gewinnen?

Aus dem bisher Gesagten wird es klar, daß alle Bemühungen und Versuche, das Fuhrwesen zu verbessern, in der Hauptsache so lange fruchtlos und unausführbar bleiben müssen, als die Bedeckung der Straßen, wie bisher, bloß aus zerreibbaren Materialien besteht, welche nie eine ganz glatte, feste und harte Oberfläche bilden können, deren Zusammenhang durch das Einwirken der Wagenräder und der Pferdehufe unaufhörlich getrennt, durch Regen und Schnee erweicht und aufgelöst wird; mit einem Worte: so lange unsere Straßen bleiben, was sie im Allgemeinen noch überall sind, ewig zermalnte und zermalmende, ewig zerstörte und wieder erneuerte Schutt- und Rothhaufen. —

In England, wo die gewöhnlichen Landstraßen beständig im bestmöglichten Stande erhalten werden, und wo die innere Schifffahrt auf gegrabenen Kanälen zu einem höhern Grade von Vollkommenheit und zu einer weit größern Ausdehnung gebracht worden ist, als in jedem andern Lande, hat man sich längst von den Mängeln und der Beschränktheit dieser beyden Mittel zur hinlänglichen und zweckmäßigen Beförderung eines nach allen Richtungen immer thätiger und lebhafter, dabey aber auch kostbarer gewordenen, Verkehrs überzeugt, und man hat dort zur Vervollkommnung der forschaffenden Mechanik wirklich einen großen Schritt vorwärts gemacht durch die eben so glückliche als einfache Erfindung der Eisenbahnen (Iron rail-roads) oder Geleise von Gußeisen, auf welchen eine Reihe aneinander gehängter beladener Wagen mit eisernen Rädern von einem oder mehrern hintereinander

zwischen diesen Geleisen gehenden Pferden mit unglaublicher Leichtigkeit fortgezogen wird. Da auf diesen Geleisen, wenn sie mit der gehörigen Genauigkeit angelegt sind, und von Roth und Sand sorgfältig rein gehalten werden, der bey allem gewöhnlichen Fuhrwerke höchst bedeutende Widerstand am Umfange der Räder außerordentlich vermindert wird, so nähern sie sich dem Ideal einer vollkommenen, d. h. absolut harten, festen und glatten Straße, und es ist wohl zu beargen, daß auf einer solchen, ganz horizontal, oder mit einem unmerklichen Abhange gelegten Eisenbahn ein Pferd 80 bis 120 Centner mit einer größern Leichtigkeit fortziasst, als es 10 bis 12 Centner auf der besten gewöhnlichen Straße zu ziehen vermag. Bey so auffallenden Vortheilen in Hinsicht auf Krattersparniß und Wirkung, welche sich durch die Erfahrung von dreßig Jahren immer mehr bewährt haben, ist es daher auch kein Wunder, daß diese Eisenbahnen in jenem Lande seit ihrer ersten Erfindung immer häufiger geworden sind, und wirklich schon angefangen haben, die schiffaren Kanäle in einigen Gegenden zu verdrängen, besonders da auch die Anlage und Unterhaltung dieser Eisenbahnen mit weit weniger Schwierigkeiten und Kosten verbunden, und der Transport auf denselben viel schneller und bequemer ist, als auf Kanälen.\*)

Allein auch diese Vorrichtung ist in ihrem gegenwärtigen Zustande noch weit von jenem Grade mechanischer Vollkommenheit entfernt, deren sie ihrem Prinzipie nach fähig wäre, und es bleiben der englischen Erfindung noch verschiedene große Mängel an, welche bis jetzt ihrer allgemeinen Anwendung im Wege gestanden, und solche größtentheils nur auf kurze Entfernungen und besonders der Rekalkulation beschränkt haben.

Fürs Erste sind die Anlagkosten dieser Eisenbahnen für die meisten Länder und Gegenden, besonders wo

keine Eisenhütten sich in der Nähe befinden, noch immer zu beträchtlich. Man rechnet in Großbritannien auf eine englische Meile von 5280 Fuß Länge im Durchschnitt 1000 Pf. St., wenn die Bahn einfach mit zwey parallelen Geleisen für eine Wagureihe angelegt wird. Legt man aber die Geleise doppelt, also 4 eiserne Schienen nebeneinander (welches bey einem starken Verkehr nöthig ist, damit die sich begegnenden Wagen beim Ausweichen nicht gehindert oder aufgehalten werden), so kostet eine englische Meile 2000 Pf. St.\*\*) Dies würde, wenn Arbeit und Material zu gleichem Werthe angenommen werden, für eine deutsche Meile oder zwey geometrische Stunden 52,724 fl. betragen, wenn die Bahn einfach, und 105,448 fl., wenn sie doppelt gelegt werden sollte.

2) Da die Wagen auf der eisernen Bahn eingeschlossen (en coulisse) gehen müssen, so werden entweder die Schienen oder die Räder mit einem vorstehenden Rande versehen. In beyden Fällen entsteht aber hierdurch eine beträchtliche Seitenreibung, welche die Wirkung gar sehr vermindert, und dieser Widerstand wird noch bedeutender, wenn die Geleise von dem Roth und Sande, welcher sich in den Winkeln der aufstehenden Seitenränder leicht anlegt, nicht beständig und sorgfältig gereinigt werden.\*\*\*)

3) Nehmen diese Bahnen, wenn sie doppelt gelegt werden, fast die ganze Breite einer gewöhnlichen Landstraße ein, auf welcher sohin für das gewöhnliche Fuhrwerk, welches sich dieser Geleise weger der Länge nach bedienen, noch quer darüber gehen kann, kein hinlänglicher Raum mehr übrig bleibt.

4) Weil nur besonders hierzu gebaute Wagen mit kleinen Rädern von Gußeisen auf diesen Bahnen gehen, diese aber wieder auf keiner gewöhnlichen Straße fortkommen können, so beschränkt sich der bisherige Gebrauch dieser Eisenbahnen eigentlich nur auf solche ununterbrochene Linien, auf welchen keine Stadt, kein Dorf, kein Hohlweg, keine breiten Seitenstraßen, keine schmale Brücke sich befinden, durch und über welche die eisernen Geleise nicht fortgesetzt, und folglich auch

\*) Bey meinem letzten Aufenthalte in England, in den Jahren 1815 und 1816, fand ich mehrere eiserne Straßen neben ältern Kanälen mit Vortheil angelegt und benutzt. So z. B. existirt neben dem Kanal, welcher von den großen Eisenwerken zu Merthyr Tydvil in Glamorganshire in Süd-wales nach dem Seehafen Cardiff, geführt ist, eine Eisenbahn, auf welcher der Transport bereits lebhafter und wohlfeiler ist, als auf dem ältern Kanale. Auf diesem beträgt die Fracht 5 Pence von einer Tonne für jede englische Meile, auf der Eisenbahn hingegen nur 1½ Pence. Dasselbe Verhältniß findet bey einer 24 englische Meilen langen eisernen Straße in Monmouthshire statt, welche von Trudgar bis an den Seehafen Newport in paralleler Richtung mit dem dortigen Kanale angelegt ist. Im Ganzen beträgt die Länge aller bloß in den beyden Provinzen Monmouth- und Glamorganshire zum Behufe der dortigen Steinkohlen- und Eisenwerke in verschiedenen Richtungen gebauten Eisenbahnen bereits über 300 Meilen.

\*) Die Anlage eines schiffbaren Kanals nach dem gewöhnlichen Maße, wie sie in England für kleine Barren von 20 bis 25 Tonnen (400 bis 500 Centner) Ladung gebaut werden, kostet dort, je nachdem das Terrain weniger oder mehr Schwierigkeiten darbietet, und mehr oder weniger Schleusen nöthig macht, 10- bis 20,000 Pf. St. für eine englische Meile.

\*\*) Ich habe dergleichen eiserne Geleise in England gesehen, welche an einzelnen Stellen mit Roth ganz bedeckt und ausgefüllt waren, und auf welchen sohin fast gar keine Erleichterung im Zuge gegen eine gewöhnliche Landstraße statt finden konnte.

die Wagen nicht fortgebracht werden können. Solche Hindernisse zu umgehen, ist oft nicht möglich, und selten vortheilhaft. Das Umladen der Wagen ist beschwerlich, zeitverderbend und kostbar. Gewöhnlich dienen daher gegenwärtig diese Eisenbahnen in England nur zur unmittelbaren Verbindung großer Berg- und Hüttenwerke, großer Fabriken und Manufakturen auf eine mäßige Entfernung mit dem nächsten schiffbaren Kanale oder Seehafen.

5) Da der wesentlichste Vorzug der Eisenbahnen in der Verminderung der Reibung bestehet, so können solche eigentlich nur auf ganz ebenem oder auf einem unmerklich steigenden oder abhängigen Grunde (wo nämlich der Widerstand der Schwere ganz und gar nicht, oder nur in sehr geringem Maße entgegen wirkt, oder der bewegenden Kraft selbst zu Hülfe kommt) mit großem Vortheil gegen gewöhnliche Straßen und Fuhrwerke angewendet werden. Bey beträchtlich steilen und langen Anhöhen hingegen verschwindet dieser Vorzug in dem Verhältnisse, als der Widerstand der Schwere jenen der Reibung übertrifft. Daher werden auch die Eisenbahnen in England bis jetzt nur in ganz flachen, oder in solchen Gegenden ausgeführt, wo die beladenen Wagen bey einem kleinen Gefälle abwärts ungefahr denselben Widerstand verursachen, und eben so viele Kraftanstrengung erfordern, als das Zurückbringen der leeren Wagen aufwärts. \*)

Durch meinen neunjährigen Aufenthalt in verschiedenen Theilen von England und Schottland (in den Jahren 1786 bis 1794 und 1815 bis 1816) genau bekannt mit der Anordnung der englischen Eisenbahnen und der dazu gehörigen Wagen, und durchdrungen von der hohen Wichtigkeit dieses Gegenstandes, dachte ich seit mehreren Jahren darüber nach, wie alle hier angeführten Mängel und Unvollkommenheiten dieser so nützlichen Erfindung aus dem Wege geräumt, und ein

\*) An solchen Stellen, wo das Terrain auf einmal sehr bedeutend fällt (wo man bey Kanälen Schleusen anzulegen pflegt), hat man für die Eisenbahnen in England schiefe Flächen (inclined planes) vorge richtet, auf welchen mittelst eines langen, um ein großes, mit einer Bremsung versehenes, Rad geschlungenen Seiles oder Kette durch die beladenen abwärts gehenden Wagen die zurückkommenden leeren Wagen heraufgezogen werden. Diese Vorrichtung hat indessen, außer der Unbequemlichkeit, daß eine Reihe von Wagen immer auf die andere warten muß, den Fehler, daß sie nur an solchen Straßen anwendbar ist, wo aller Transport abwärts geschieht, im umgekehrten Falle hingegen gar nicht gebraucht werden kann. Man findet daher diese schiefen Kollflächen auch nur bey großen Steinkohlenbergwerken vorge richtet, wo die Steinkohlen nach dem niedrigen flachen Lande und nach einem Kanale oder Seehafen herabgeführt werden, und die Wagen leer zurückgehen. —

neues allgemeines System von eisernen Straßen begründet werden könne, welches ohne alle Einschränkung, und unabhängig von allen möglichen verschiedenen Schwierigkeiten des Terrains, in jedem Lande überall und auf jede Entfernung anwendbar wäre; und ich schmeichle mir endlich, so glücklich gewesen zu seyn, dieses große und schwere Problem auf eine so befriedigende Art zu lösen, daß ich es wagen darf, meine neue Erfindung von Eisenbahnen (welche, so wie die dazu gehörigen Wagen, von den englischen wesentlich verschieden sind, und nur das Hauptprinzip mit diesen gemein haben), oder vielmehr eine Reihe von verschiedenen Erfindungen, welche zusammen ein ganz neues System der fortschaffenden Mechanik bilden, allen Fürsten und allen Regierungen von Europa darzubieten, die Anwendung derselben im Großen vorzuschlagen, und den guten Erfolg mit meinem im Fache der Mechanik seit 30 Jahren gegründeten Rufe zu verbürgen.

Die wesentlichsten Vortheile, welche diese neuen Anordnungen gegen das gewöhnliche Fuhrwerk und gegen die englischen Eisenbahnen gewähren, sind folgende:

1) Eine Eisenbahn nach meinem neuen Systeme von der größten Stärke und Solidität für das schwerste Fuhrwerk, und zwar doppelt für die hin- und zurückgehenden Wagen, auf einer schon vorhandenen StraÙe herzustellen, würde in hiesiger Gegend höchstens 30,000 fl. für eine geometrische Stunde oder halbe deutsche Meile kosten. Im Verhältnisse, als die Anlage sich großen Eisengießereyen näherte, würden diese Kosten sich noch um ein Merkliches vermindern, und sohin dürfte in den meisten Gegenden eine ganz neue eiserne Kommerzstraße dieser Art kaum so viel kosten, als der Bau einer gewöhnlichen Chaussée, und ungefahr nur den zwölften Theil von dem, was der wohlfeilste Kanal nach den kleinsten Dimensionen kosten würde. Die Unterhaltungskosten und Reparaturen dieser eisernen Straßen sind sehr unbedeutend, und mit jenen der gewöhnlichen Landstraßen gar nicht zu vergleichen. Die eisernen Schienen werden durch den Gebrauch immer glatter, also besser, und, wenn sie ganz abgenutzt oder gebrochen sind, bleibt noch immer der Werth von altem Eisen. Eben so ist auch die Unterhaltung der erforderlichen Wagen, weil sie sich viel weniger abnutzen, als das gewöhnliche Fuhrwerk, von geringem Belange.

2) Da meine Eisenbahnen nicht, wie die englischen, auf dem Boden liegen, sondern 10 bis 15 Zoll über demselben erhaben sind, und da sowohl die eisernen Schienen oder Geleise, als die darauf gehenden Räder,

ganz glatt und eben, und mit keinem vorragenden oder aufstehenden Rande versehen sind, so bleiben sie immer von Sand und Koth frei, und die bey den gewöhnlichen englischen Eisenbahnen unvermeidliche sehr starke Seitenreibung wird hier fast gänzlich vermieden. Hierdurch, und durch einige am Mechanismus der Wagen angebrachte wesentliche Verbesserungen wird der Widerstand im Zuge so sehr vermindert, und die Bewegung so außerordentlich erleichtert, daß, nach mehreren, in hinlänglich großem Maße hier und zu London vorgenommenen, völliig entscheidenden Versuchen, auf ganz horizontalem Grunde ein Pferd von mittlerer Stärke eine Ladung von 300 Centnern mit derselben Anstrengung und geschwinder fortzuziehen vermag, als es auf gewöhnlichen Fuhrwerken und Straßen 10 bis 12 Centner fortschleppt. Da nun auf einem engen Kanale ein Pferd nur höchstens 600 Centner im langsamsten Schritte ziehen kann, und die Geschwindigkeit des Transportes noch überdies durch die Schleusen und verschiedene andere Umstände merklich verzögert wird, so gewähren diese neuen Eisenbahnen offenbar wenigstens dieselben Vortheile in Hinsicht auf den mechanischen Effect oder Kräftersparniß, als die gegrabenen Kanäle; in ökonomischer und kommerzieller Hinsicht sind sie aber wegen der viel geringern Anlags- und Unterhaltungskosten und wegen größerer Beschleunigung des Transportes noch weit vorzuziehen.

3) Da die mit einem besondern Mechanismus versehenen Wagen auf diesen Eisenbahnen, wie in einer Roullisse, so eingesperret laufen, daß sie, selbst wenn der Führer oder das Pferd es geflissentlich darauf anlegen wollten, die Geleise weder verlassen, noch auf demselben umgeworfen werden können, so gewähren diese Bahnen die vollkommenste Sicherheit vor allen möglichen Unglücksfällen durch Umwerfen, Erschütterung und Beschädigung der Waaren. Die Bewegung selbst ist so sanft und gleichförmig, daß die zerbrechlichsten Gegenstände, z. B. Glas, Flaschen, Porzellan u. dgl., ohne besondere Vorsicht gepackt, hundert Meilen weit ohne die geringste Gefahr verführt werden können.

4) Kann eben darum ein solches Fuhrwerk bey jedem Wetter und zu jeder Jahreszeit (bey sehr tiefem und hart gefrorenem Schnee ausgenommen, wo man sich ohnehin der Schlitten bedienen kann) ununterbrochen, und, wenn es die Umstände erfordern, Tag und Nacht mit der größten Sicherheit fortgehen, wenn man nämlich von Station zu Station frische Pferde vorspannt; und auf diese Art kann die Expedition aller Waaren und der schwersten Kaufmannsgüter mit der Schnelligkeit und Präcision der gewöhnlichen Postwagen befördert werden.

5) Eisenbahnen dieser neuen Art können auf jeder Landstraße von gewöhnlicher Breite so angebracht werden, daß diese fast um gar Nichts verengt wird, und folglich darneben hinlänglicher Raum für das gewöhnliche Fuhrwerk übrig bleibt. Wo man eine ganz neue und besondere Kommerzstraße mit solchen Eisenbahnen anlegen, oder, die Umwege und Krümmungen der vorhandenen Landstraßen zu vermeiden, die kürzeste gerade Linie wählen will, braucht man (für eine doppelte Bahn) nur einen 6 bis 8 Fuß breiten Weg oder Zugs- pfad, so daß dem Ackerbaue sehr wenig Land entzogen wird. Trifft eine solche, ausschließlich für die Eisenbahn und die hiezu eingerichteten Wagen bestimmte, Straße auf einen Bach oder Fluß, so bedarf es nur sehr leichter, einfacher und wohlfeiler Brücken oder Stege.

6) Der Bau meiner Eisenbahnen ist so beschaffen, und es sind dabey solche Vorrichtungen angebracht, daß sie über alle Querstraßen und über die meisten solchen Stellen, wodurch die englischen Eisenbahnen unterbrochen werden, ungehindert fortgesetzt werden können. Wo aber dieses schlechterdings unmdglich ist, und die Eisenbahn durch unvermeidliche Hindernisse unterbrochen werden und aufhören muß, wie z. B. durch eine Stadt mit engen Straßen, da sind solche Vorkehrungen getroffen, daß die beladenen Maschinenwagen über solche Stellen hinweg auf dem gewöhnlichen Fahrwege oder Steinpflaster, ohne den geringsten Aufenthalt, bis dahin gekläffert werden, wo die Linie der Eisenbahn wieder ihren Anfang nimmt.

Eiserne Straßen dieser Art können daher überall in jedem Lande, von einer Gränze desselben zur andern, vorgerichtet, zum schnellsten und wohlfeilsten Transporte aller Arten von Waaren und Produkten benutzt, und hierdurch alles gewöhnliche schwere Fuhrwerk, so wie auch die Postwagen und Diligencen, mit dem größten Vortheile ersetzt werden.

7) Auf den gewöhnlichen oder englischen Eisenbahnen können nur die eigens hiezu gebauten Wagen gehen, das gewöhnliche Fuhrwerk hingegen kann sich derselben ganz und gar nicht bedienen; und da das Umladen der Güter von den gewöhnlichen Wagen auf jene Maschinenwagen, besonders wenn der Transport weiter als die Linie der Eisenbahn gehen soll, nicht thunlich ist, so sind bey weitem die meisten und beträchtlichsten Waarenzüge von der Wohlthat einer so nützlichen Erfindung ausgeschlossen. — Diesem wesentlichen Mangel abzuhelpfen, und die Benutzung der Eisenbahnen auf alles Fuhrwerk auszudehnen, habe ich eine besondere Vorrichtung erdacht, mittelst welcher jeder gewöhnliche Wagen, Karren, Reisewagen oder Postchaise, von

weiterer oder engerer Räder Spur, ohne die geringste Veränderung oder Zurichtung überall von der gewöhnlichen Straße die Eisenbahn augenblicklich besteigen, auf derselben, so lange man will, mit dem zwanzigsten Theile nöthiger Zugkraft fortgehen, und selbige an ihrem Ende, oder wo ein anderer Weg zur Seite einzuschlagen ist, wieder verlassen kann.

8) Das größte, beschwerlichste und kostbarste Hinderniß bey allem Landfuhrwesen verursachen bekanntlich die Berge und Anhöhen, welche, wenn sie nur etwas steil sind, bey dem Ansteigen immer eine außerordentliche Anstrengung des Zugviehes, oft doppelten Vorspann erfordern, bey dem Herabfahren oft gefährlich, in beyden Fällen fast gleich beschwerlich und zeitrauend sind. Da nun durch die Eisenbahnen nur die Reibung vermindert, in Hinsicht auf den Widerstand der Schwere aber nichts gewonnen wird, im Gegentheile das Hemmen oder Aufhalten bey dem Herabfahren noch mehr Schwierigkeit als bey dem gewöhnlichen Fuhrwerke verursacht, so beschränkt sich, wie schon oben gesagt worden, die Annehmbarkeit der Eisenbahnen bis jetzt auf ganz flaches Land, oder solches, wo die Fahrt mit einem unmerklichen und durchaus gleichmäßigen Gefälle abwärts gehet. In gebirgigen, oder mit vielen beträchtlichen Hügeln durchschnittenen Gegenden sind diese Eisenbahnen eben so wenig als die schiffbaren Kanäle mit Vortheil anzuwenden. —

Wenn ein beladener Wagen einen steilen und langen Berg herunter geht, so findet bekanntlich nicht nur kein Widerstand in der Richtung des Zuges Statt, sondern die Last selbst verwandelt sich, aber zur Unzeit und mit so großem Uebergewichte, in bewegende Kraft, daß das ganze Fuhrwerk mit Menschen und Pferden in Gefahr geräth; dieses Uebergewicht muß daher theils durch Gegenstemmen, Aufhalten der Pferde, theils durch eine mittelst eingehängter Radsperrn erzeugte gewaltsame Reibung, meistens durch beyde zugleich, zum größten Nachtheile der Wagen und Pferde, so wie der Straßen selbst, zerflört werden. Gäbe es nun ein Mittel, diesen unzeitigen, nicht nur unnützen, sondern nachtheiligen Ueberfluß von Kraft, welchen die Natur bey jedem bergabwärts fahrenden Wagen darbietet, auf eine zweckmäßige Art zu verwenden, oder auf unbestimmte Zeit gleichsam in einem Kraftmagazine so zurück zu legen und aufzubewahren, daß solcher zur Erleichterung des nächsten Wagens welcher dieselbe Anhöhe aufwärts zu gehen hat, hergenommen und benutzt werden könnte, so würde sich offenbar das zu Viel und zu Wenig gegeneinander ausgleichen: man brauchte zum Berganfahren keiner außerordentlichen Kraftanstrengung oder Vorspann, so wie zum Bergab-

fahren keiner Hemmung oder Radsperre; und auf einer Straße, wo der Güterzug hin und zurück im Durchschnitts ungefähr gleich stark ist (welches man in den meisten Ländern, wo die Einfuhr mit der Ausfuhr im Gleichgewichte steht, und wo der innere Verkehr und gegenseitige Austausch aller Produkte nach allen Richtungen hin mit gleicher Lebhaftigkeit betrieben wird, fast allgemein annehmen darf), würden die Hügel und Wege, ihre Anzahl und Höhe sey so beträchtlich als man will, in Hinsicht auf das Fuhrwesen, so zu sagen, beynahe gänzlich verschwinden. —

Ich darf mich rühmen, dieses große Problem, an welches bisher vielleicht bloß darum Niemand dachte, weil Niemanden die Möglichkeit seiner Lösung einleuchtete, durch die Erfindung eines ganz neuen Prinzips zur Kraftanhäufung und Kompensirung der aufwärts gehenden Lasten durch die abwärts gehenden (und zwar in unbestimmter Zeitfolge und so, daß nicht beyde zugleich aufeinander wirken, oder ein Zug auf den andern zu warten braucht) gelöst und hiedurch eine der größten und empfindlichsten Lücken in der fortschaffenden Mechanik ausgefüllt zu haben. Insbesondere aber wird durch diese Erfindung das wichtigste Hinderniß und der gegründeteste Einwurf aus dem Wege geräumt, welche bisher der allgemeinen Anwendung der Eisenbahnen entgegen standen, und diese Vorrichtung zu einem Grade von mechanischer Vollkommenheit erhoben, deren sie bisher nie fähig gewesen ist. —

Uebrigens ist diese Kompensationsmaschine auch auf gewöhnliche Straßen und Fuhrwerke anwendbar, und dabey in ihrer Konstruktion so einfach und wenig kostspielig, daß das auf ihre Anlage zu verwendende Kapital, nebst den Unterhaltungskosten, durch die Ersparung der gewöhnlichen Vorspannkosten, auch bey dem kleinsten Verkehr, schon reichlich sich verzinst.

9) Der eigentliche Zweck, zu welchem die eisernen Straßen in England erfunden, und wozu selbige bis jetzt ganz allein gebraucht worden sind, war: das schwere Fuhrwerk zu erleichtern, d. i. beträchtliche Lasten mit einer mäßigen Geschwindigkeit fortzuschaffen; und meine im Vorhergehenden angeführten Erfindungen sind eigentlich eine Verbesserung jener englischen Erfindung. Noch aber hat bis jetzt, so viel mir bewußt ist, Niemand daran gedacht, dasselbe vortheilhafte Prinzip (die außerordentliche Verminderung aller Reibungen und andern Hindernisse, welche den Gang eines gewöhnlichen Fuhrwerkes auch auf dem besten gewöhnlichen Wege erschweren) auf die Beschleunigung der Bewegung oder die Erleichterung eines schnellen Fuhrwerkes anzuwenden. Nach den Gesetzen der Mechanik gilt es indessen für den

absoluten Effect einer gegebenen Kraft gleichviel, ob z. B. eine Last von 20 Centnern mit der Geschwindigkeit von 4 Fuß in jeder Sekunde, oder 5 Centner mit der Geschwindigkeit von 16 Fuß bewegt werden, wenn nur die nöthigen Abänderungen in den Verhältnissen der Maschine gehörig beobachtet werden. — Ich schlage daher eine ganz neue Anordnung von eisernen Straßen vor, auf welchen Reisende, Postfelleisen, Packete und überhaupt alle Artikel von geringerm Umfange und Gewichte, dergleichen man gewöhnlich den Postwagen oder Diligencen aufgiebt, mit der größten Schnelligkeit und Sicherheit fortgeschafft werden können. — Eine Eisenbahn dieser Art, welche ausschließlich nur für leichtes Fuhrwerk bestimmt ist, und folglich auch nicht so stark als für den schweren und langsamen Transport gebaut werden darf, kann mit einem sehr mäßigen Aufwande hergestellt werden. — Eine beträchtliche Anzahl leichter Wagen (deren Form nach Willkühr und nach der Bequemlichkeit der Reisenden eingerichtet und abgeändert werden kann) aneinander gehängt, und mit 10 Personen sammt ihrem Reisegepäck beladen, kann auf einer solchen Eisenbahn von einem einzigen Pferde mit der gewöhnlichen Geschwindigkeit von Extrapost fortgezogen werden. Mit der Hälfte dieser Ladung kann dasselbe Pferd im Galop laufen. — Zwen bis drey Personen mit ihrem Gepäck könnten auf diese Art durch einen großen und schnellfüßigen Hund eben so leicht und geschwind fortgezogen werden, als sie in der besten und leichtesten Chaise auf der vortrefflichsten Chaussee mit zwey Postpferden fahren können. — Ueberhaupt kann der Zweck der Beschleunigung, in allen Fällen, wo es darauf ankömmt, einem Fuhrwerke die größtmögliche Geschwindigkeit zu geben, durch diese meine Erfindung in einem weit höhern Grade zur Vollkommenheit erreicht werden, als man bisher auf irgend eine Weise zu erhalten im Stande war. Bey dem gewöhnlichen Reisewagen ist nämlich die Geschwindigkeit der Bewegung der nöthigen Sicherheit wegen begränzt, da man, selbst auf der besten Straße, bey zu starkem Fagen jeden Augenblick der Gefahr ausgesetzt ist, umzuwerfen, Wagen und Geschirr zu zerbrechen, und Hals und Beine zu brechen. Auf einer Eisenbahn von meiner Erfindung hingegen, wo die Wagen weder umgeworfen werden, noch ihre Richtung verlieren können, ist auch bey der größtmöglichen Geschwindigkeit, welche nur immer durch irgend eine bewegende Kraft erhalten werden kann, nicht das Geringste zu befürchten. —

10) Man braucht aber zum leichten und schnellen Fuhrwerk auf solchen Eisenbahnen auch gar keine Pferde, sondern irgend eine andere Zugkraft, da man den Wa-

gen eine solche Einrichtung und Mechanik geben kann, daß die bewegende Kraft auf ihnen selbst angebracht ist, so daß z. B. ein einziger, auf einem solchen Wagen sitzender, Mensch sich selbst nebst einer Ladung von 200 Pfund mit der Geschwindigkeit eines Pferdes im stärksten Trabe, und zwar mit so geringer Anstrengung fortbringen kann, daß er einen Weg von ein Paar deutschen Meilen ohne Unterbrechung zurücklegt, und dabey weniger ermüdet wird, als wenn er ohne alle Belastung eine Stunde weit zu Fuße gegangen wäre.\*) Auf einem Schnellwagen (velocifère) dieser Art kann daher jeder Reisende, allenfalls auch ein Paar Personen mit ihrem Gepäck, so schnell als mit Extrapost, aber ungleich wohlfeiler, bequemer, angenehmer und sicherer fortkommen. Kouriere, welche wenig Gepäck führen, können so, ohne Pferde, durch die Kraft eines einzigen Mannes, welcher auf jeder Station gewechselt wird, die längsten Routen, Tag und Nacht hindurch, schneller und sicherer durchlaufen, als auf die gewöhnliche Art.

Die gewöhnlichen Postfelleisen oder die Briefposten und die Estafetten könnten auf diese Weise überall mit dem größten Vortheile spedirt werden; die Schnelligkeit und Pünktlichkeit des Briefwechsels würde hierdurch ungemein befördert, die Posttaxen könnten beträchtlich herunter gesetzt werden, und die Regierungen oder Postdirektionen würden dabey doch mehr, als gewöhnlich, gewinnen. Packete und Waaren von geringem Umfange könnten auf solchen leichten Kunstwagen und eisernen Straßen mit der größten Sicherheit und drey mal schneller als auf dem gewöhnlichen Postwagen überall hin versendet werden. — Man braucht nirgends auf Pferde zu warten; die Zeit, welche auf manchen Poststationen mit dem Herbeyschaffen, Abfüttern und Anspannen der Pferde verloren geht, wird hier ganz erspart. Da die Wagen in einer Rou-

\*) Die Idee von selbst bewegenden Wagen, oder solchen, welche von darauf sitzenden Personen fortgetrieben werden sollen, ist sehr alt, und seit einem Jahrhunderte mehr als hundertmal vorgeschlagen und versucht worden. Aber alle Versuche dieser Art scheiterten bis jetzt an dem zu großen Mißverhältnisse der Last und des Widerstandes der Räder auf gewöhnlichen Straßen zu der auf den Wagen anzubringenden Kraft, und diese Wagen blieben im eigentlichen Sinne im Kothe stecken, oder man mußte sich auf denselben mit einer so außerordentlichen Anstrengung fort-schleppen, daß man viel lieber zu Fuße ging. Auf einer zweckmäßig angelegten Eisenbahn hingegen, wo der Widerstand des Bodens oder der Räder an ihrem Umfange fast auf Nichts zu rechnen, und nur die sehr unbedeutende Reibung zu überwinden ist, und wo daher zum horizontalen Fortwälzen eines vortheilhaft eingerichteten Wagens eine äußerst geringe Kraft erfordert wird, ist diese Aufgabe leicht und auf verschiedene Arten zu lösen. —

liffe fortlaufen, und da immer zwey solche eiserne Straßen nebeneinander für die hin und zurück gehenden Wagen vorgerichtet werden, so kann die Fahrt in der finsternsten Nacht eben so leicht, sicher und schnell fortgesetzt werden, als am hellen Tage. Alle Gefahren, welche man auf gewöhnlichen Reisen mit Umwerfen, mit dem Schenken oder Durchgehen der Pferde, mit ungeschickten oder betrunkenen Postillons, besonders zur Nachtzeit, ausgesetzt ist, werden hier vollkommen vermieden, und dabey ist die Bewegung so sanft und angenehm, daß selbst kranke und schwächliche Personen oder kleine Kinder, sitzend, liegend oder schlafend, ganze Tagereisen ohne die geringste Ermüdung zurücklegen können. —

Eine solche, ausschließlich nur für leichte Fuhrwerke, welche von darauf sitzenden Personen durch einen eigenen Mechanismus fortbewegt werden, bestimmte eiserne Kunststraße bedarf auch keines Fuß- oder Zugpfades, und kann daher überall, in der kürzesten vortheilhaftesten Richtung, über Felder und Wiesen, Gärten und Weinberge, durch Sümpfe, sandige Flächen und Wälder, über Gräben und Bäche mit sehr geringen Kosten hergestellt werden, ohne des Grundes wegen besondere Schwierigkeiten zu verursachen, oder dem Ackerbau und der Kultur einen merklichen Flächengehalt zu entziehen, da die eisernen Schienen bloß auf eingerammten Pfählen, so hoch man will, befestigt werden, zwischen welchen Getreide, Gras und alle Arten von Pflanzen ungehindert wachsen und fortkommen können, indem die Wagen, gleichsam in der Luft schwebend, aber dennoch ohne die geringste Gefahr, vielmehr weit sicherer als auf dem Boden, darüber weglafen. —

Ein besonderer, für die Bequemlichkeit und Gesundheit der Reisenden sehr wichtiger Vortheil dieser letztern Anordnung bestände noch darin, daß sie bey hockner warmer Witterung von dem auf gewöhnlichen Straßen durch die Pferde und Wagenräder aufgewühlten, so lästigen und nachtheiligen, Staube gänzlich befreyt bleiben. —

II) Durch die außerordentliche Leichtigkeit und Sicherheit, mit welcher die Wagen auf meinen Eisenbahnen fortgleiten, und in derselben unveränderten Richtung fortgleiten müssen, wird es auch möglich und vortheilhaft, eine bewegende Kraft, welche bis jetzt, wenigstens in Europa, zu diesem Zwecke noch nicht benutzt worden ist, \*) die mächtigste und wohlfeilste, wie-

wohl auch unbeständigste aller bewegenden Kräfte — den Wind gelegentlich zum Forttreiben der leichten Fuhrwerke, oder wenigstens als Hülfsmittel zur Erleichterung und Beschleunigung ihrer Bewegung auf großen Ebenen anzuwenden, mittelst eines einfachen kleinen Segels, welches eben so wie auf einem Boote aufgezogen, und nach den verschiedenen Richtungen des Windes gestellt und behandelt wird. Es ist offenbar, daß diese neue Art zu reifen, mit jedem gewöhnlichen Fuhrwerke auf gewöhnlichen Straßen, und selbst auf den gewöhnlichen englischen Eisenbahnen, nicht nur ganz unausführbar, sondern sogar gefährlich wäre, theils, weil der Widerstand zu bedeutend ist, theils, weil die Wagen von einem seitwärts kommenden etwas starken Winde aus ihrer Richtung verschoben oder umgeworfen würden; eben so gewiß ist es aber auch, daß dieses Segeln auf festem Lande auf meinen neu erfundenen Eisenbahnen (aber auch nur auf diesen allein) mit der größten Leichtigkeit und vollkommensten Sicherheit angehet, da die Wagen durch keinen Seitendruck umgeworfen werden können, und unter jeder Richtung des Segels, von jedem Winde, welcher nicht gerade konträr ist, vorwärts getrieben werden müssen.

12) Da die Wagen auf meinen Eisenbahnen so leicht beweglich sind, daß sie bey dem geringsten gleichförmigen Abhange oder Gefälle von selbst fortlaufen, so kann dieser vortheilhafte Umstand noch zu einer andern ganz neuen und besondern Art von leichten Fuhrwerken benutzt werden. Man richtet nämlich eine solche Eisenbahn an ihrem Anfange mehrere Fuß hoch über der Erde, und giebt ihr, indem die Pfähle, worauf man sie befestigt, immer niedriger werden, ein auf mehrere hundert Fuß gleichförmig vertheiltes schwaches Gefälle so weit, bis diese Bahn ganz nahe an den Grund nieder kömmt. Von da läßt man solche, mittelst einer, etwas steilen, schiefen Fläche plötzlich wieder mehrere Fuß, oder auf das Niveau der anfänglichen Höhe emporsteigen, und setzt von diesem Punkte die abhängige Eisenbahn wieder eben so weit, und so mit wechselweisem sanften allmählichen Gefälle und plötzlichem Steigen in bestimmten Entfernungen für die ganze Länge der eisernen Straße fort. Es ist klar, daß auf diese Art jeder Wagen oder jede Reihe von Wagen von einem Punkte zum andern, und zwar auf beträchtliche Weiten, von selbst laufen, und daß sohin nur an jeder Stelle des Wechsels, nämlich zum Aufsteigen der schiefen Flächen, die Einwirkung einer äußern

\*) In China hat man schon lange eine Art von zweyrädrigen Schiebkarren, auf welchen der Führer gelegentlich die Kraft des Windes mittelst eines aufgezogenen

Segels zu Hülfe nimmt, dessen er sich aber nur in einer Richtung, wenn nämlich der Wind ihm gerade in den Rücken bläst, bedienen kann.

Kraft erforderlich seyn wird. — Eine auf solchen Eisenbahnen reisende Gesellschaft, oder die zu ihrer Führung bestimmten Arbeiter, können daher den größten Theil des Weges ganz ruhig sitzen, und brauchen ihre Kräfte nur von Zeit zu Zeit, etwa ein Paar Minuten lang, anzustrengen, um sich nämlich auf jede der kleinen Anhöhen empor zu heben, welches durch einen sehr einfachen Mechanismus leicht zu bewerkstelligen ist. Oder, wenn man es auch, besonders für etwas schwereres Fuhrwerk, rätlicher fände, die Wagen nicht ganz von selbst laufen zu lassen, so kann doch dasselbe Entfern von wechselweisem Fallen und Steigen der Eisenbahnen auf eine sehr vortheilhafte Weise angewendet werden, indem man das Gefälle so schwach einrichtet, daß die Wagen, obwohl sie noch nicht ganz von selbst zu laufen anfangen, doch nur eines sehr unbedeutenden Zuwachses oder Uebergewichts von Kraft bedürfen, um mit jeder erforderlichen gleichförmigen Geschwindigkeit vorwärts zu gehen. \*) So könnte z. B. eine ganze Reihe aneinander gehängter, kleiner, mit Menschen oder Waaren beladener, Wagen, zu deren Zuge auf einer gewöhnlichen, horizontal liegenden, Eisenbahn ein Paar Pferde nöthig wäre, durch einen einzigen, auf dem ersten Wagen sitzenden, Mann, ohne besondere Mühe, auf eine sehr beträchtliche Entfernung fortgeschafft werden. Es wäre dann nur nöthig, für eine hinreichende Kraft an jeder Stelle zu sorgen, wo diese Wagen wieder auf die ursprüngliche Höhe gehoben werden müssen. Um dieses so schnell als möglich zu bewirken, kann, nach Umständen, die Kraft von Thieren, von Wasser, von Wind, oder von Dampf zu diesem Zwecke benutzt werden, und die dafür bestimmten Maschinen bleiben immer unverändert auf derselben Stelle.

Diese Anordnung, bey welcher die Schwere ganz allein oder größtentheils als fortschaffende Kraft wirkt, und wo die an den schiefen Flächen angebrachten Maschinen eigentlich nur dazu dienen, jene Kraft, wie ein abgelaufenes Gewicht, jedesmal wieder aufzuziehen, gewährt sohin einen ganz neuen, für manche Gegenden höchst wichtigen, Vortheil, nämlich: daß man auch stirkte Kräfte, oder solche, welche nur an einer gewissen Stelle wirken können, wie z. B. Wasserräder, Windmühlen, Dampfmaschinen und dergl. auf das Fuhrwerk anwenden, und ihre Kraft (so zu sagen) auf beträchtliche Entfernungen übertragen und fortpflanzen kann. \*\*) — Wenn diese Vorrichtungen mit gewissen

\*) Zu diesem Zwecke wäre ein Gefälle von  $\frac{1}{2}$  Fuß auf 1000 Fuß hinreichend.

\*\*) Diese ganz neue Idee von Anwendung fixirter Maschinen zum Transporte auf Eisenbahnen ist in dem königlichen

andern Maschinen von meiner Erfindung (welche mit den oben angezeigten Kompensationsmaschinen Ähnlichkeit haben, und als eigentliche Kraftmagazine zu betrachten sind) in Verbindung gesetzt werden, so können auch durch eine an sich unbedeutende Kraft (welche aber ununterbrochen fortwirkt, während ein Wagen, oder eine Reihe von Wagen nur von Zeit zu Zeit ankommt) die größten Wirkungen hervorgebracht werden, indem auf die Fortschaffung eines solchen Fuhrwerkes, oder das Heben desselben auf jede schiefe Fläche, sobald es daselbst angekommen ist, augenblicklich die ganze Summe des in der Zwischenzeit in jener Maschine angehäuften Kraftmomentes, nöthigenfalls auf Einmal, verwendet werden kann. So könnte z. B. eine Eisenbahn nach diesem Prinzip an einem Flusse oder Bache anlegen, und durch Wasserräder, in bestimmten Entfernungen angebracht, die Kraft des Stromes zum Fortschaffen der Wagen benutzen. Unstreitig würde durch diese Anordnung auf den meisten, besonders etwas reisenden, Straßen die gewöhnliche, kostbare, mit so vielen Schwierigkeiten, Verzögerungen und Gefahren verbundene, Schifffahrt gegen den Strom mit den auffallendsten Vortheilen und Ersparungen surrogirt werden. — Und da die Benutzung einer bewegenden Kraft, welche Nichts kostet, allenthalben den Vorzug verdient, so wird Niemand in Abrede stellen, daß die hier vorgeschlagene Anordnung auch weit vortheilhafter als die verbesserte Schifffahrt mit Dampfbooten wäre, welche überhaupt nur in solchen Gegenden, wo das Brennmaterial äußerst wohlfeil ist, auf sehr schnell fließenden Strömen aber in keinem Falle, anwendbar sind. —

Es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, daß die Ausführung von eisernen Straßen nach diesen Grundsätzen im Großen auf den Handel, die Industrie, den Ackerbau und allgemeinen Wohlstand eines jeden Lan-

chen Patente, welches ich im Jahre 1815 zu London für die Erfindung meiner neuen Eisenbahnen und Fuhrwerke erhielt, eingeschlossen, und ich habe dort vorzüglich die Anwendung fest stehender (d. i. in Gebäuden aufgestellter) Dampfmaschinen zu diesem Zwecke vorgeschlagen, deren Wirkung auf diese Art in jedem Betrachte vortheilhafter, zweckmäßiger, sicherer und ökonomischer wäre, als jener schwerfälligen, zerbrechlichen, kostbaren und gefährlichen wandelnden Dampfmaschinen (locomotive Engines) oder sogenannten Dampfpferde (Steamhorses), welche man vor einigen Jahren auf den englischen Eisenbahnen eingeführt, aber größtentheils auch schon wieder abgeschafft hat. Man sehe hierüber meine im Jahre 1816 erdientenen „Bemerkungen über die von Herrn von Reichenbach angekündigte Verbesserung der Dampfmaschinen und die Anwendung derselben auf Fuhrwerke.“

des die wohlthätigsten, nicht zu berechnenden, Wirkungen hervorbringen würde. Ein mit solchen eisernen Straßen in allen Richtungen durchschnittenes Land müßte in dieser Hinsicht jedes andere, welches nur gewöhnliche Straßen hat, eben so weit übertreffen, als dieses vor einem Lande den Vorzug behauptet, in welchem gar keine Chaussées sich befinden. —

Eiserne Kommerzstraßen dieser Art, mit den wichtigsten Seehäfen in Verbindung gesetzt, würden die großen, unschätzbaren Vortheile der Aus- und Einfuhr, des Kolonial- und Welthandels (welche da, wo keine schiffbaren Kanäle ins Innere des Landes sich erstrecken, meistens nur auf einem kleinen Umkreis solcher Seeplätze fühlbar sind), eben so wirksam wie diese Kanäle, noch mit größerer Schnelligkeit tief in das Land hinein verbreiten, vielfältigen und erhöhen. Den mannigfaltigsten und kostbarsten Produkten des Ackerbaues, des Bergbaues, des Gewerbfleißes und der Manufakturen, welche, in den innern Provinzen erzeugt, wegen zu großer Entfernung und unerschwinglichen Frachtkosten, bisher an der Wohlthat des Seehandels keinen Antheil nehmen konnten, würde eine neue Welt zum Markte geöffnet, dagegen die Einfuhr der Kolonialwaaren und der Produkte der entferntesten Länder und Himmelsstriche in gleichem Maße begünstigt und erleichtert, der Handel und die Industrie im Allgemeinen belebt und veredelt, der Eigenthumswertb aller Gründe, Güter, Wäldungen, Fabriken und Manufakturen gesteigert, und in diesem Betrachte die innersten Provinzen des festen Landes gleichsam an die Meeresküsten vorgebracht. \*) —

\*) Besonders vorteilhaft wäre die Einführung solcher eisernen Straßen in mancher Gegend von Norddeutschland, Polen und Rußland, wo man zum Theil noch gar keine Chaussées hat, wo die Anlage derselben des tiefen Sandes oder jumpfigen Grundes halber mit ungeheuren Kosten und Schwierigkeiten verknüpft wäre, auch Kanäle nicht ausführbar sind, und die Flußschiffahrt oft sehr beschränkt, langsam, kostbar und beschwerlich ist. Folgender, in der Verlagslage zur Allgemeinen Zeitung No. 25. dieses Jahres über die Weserschiffahrt enthaltene, Aufsatz aus Bremen vom 11ten Februar ist in dieser Hinsicht merkwürdig und interessant:

„In Norddeutschland ist die Unbeständigkeit des Winters, worin Frost- und Thauwetter unversehens abwechseln, für Land- und Wasserfracht sehr nachtheilig. Nach dem November waagt sich kein Schiffer mehr von Celle nach Bremen; aber gerade um diese Zeit, wo die Landwege am nothwendigsten werden, sind auch sie kaum fahrbar. Wer um diese Zeit die Frachtwagen mit zwölf und mehr Pferden durch die sogenannten Sandchassées nach Hamburg, oder durch die fetten Brüche nach Leipzig schleppen sieht, wird alle Hoffnung auf Belebung des Handels aufgeben, so lange darin nicht geholfen wird. In der Mitte des Sommers leidet die Schifffahrt gleichfalls, da sich der Wa-

Wenn einzelne Länder durch Mißwachs und verunglückte Ernten der empfindlichsten Theuerung oder einem gänzlichen Mangel der ersten Lebensbedürfnisse ausgezehrt sind, könnte denselben mittelst einer so außerordentlich erleichterten Zufuhr von dem Ueberflusse der entferntesten Länder, von welchen die Transportkosten auf den gewöhnlichen Wegen jetzt ganz unerschwinglich sind, auf die schnellste und sicherste Art geholfen werden. — Eine sehr beträchtliche Anzahl von Pferden und Menschen, welche gegenwärtig bloß für das schwere Fuhrwerk in jedem Lande unterhalten werden müssen, würden durch die Einführung solcher eisernen Straßen erspart werden. \*) Viele tausende von Tagewerken des

„ferland sehr vermindert und die Frachtpferde auch alsdann eine neue aufreivende Winter in dem aufgereagten glühenden Lande erwartet. Sie fallen, und der Schaden davon trägt sich in den Frachtlohn über. Unter diesen Umständen ist ein weiter und großer Betrieb schwerer und verhältnißmäßig wohlfeiler Waaren eine Sache der Unmöglichkeit, und daraus erklärt sich, daß die Wintermessen zu Leipzig, Braunschweig und Kassel so wenig Erfolg haben, daß dann nach Leipzig mehr Waaren aus Rußland, als aus den Hansestädten ankommen, daß der Verkehr mit Getreide so gut als gestoppt ist, und daß in getreidearmen Gegenden der Mangel fühlbarer wird, wenn auch ein paar Tage von ihnen der größte Ueberfluß herrscht. Wie viele Verlegenheiten würden in diesem Jahre vermindert sein und werden, wenn unsere Flüsse und Heerstraßen im Stande wären! — In Bayern und Oesterreich ist nicht mehr gerettet als an andern Orten; warum kommen von dorthor nicht so erschütternde Nachrichten über die Folgen der Getreidetheuerung? u. s. w.“ —

Wie leicht wäre diesen und so vielen andern, mit ähnlichen Schwierigkeiten kämpfenden, Gegenden durch Eisenbahnen von meiner Erfindung abzuheilen, deren Anlage weit leichter, schneller und wohlfeiler als jene von gewöhnlichen Chaussées zu Stande kommen, und auf welchen zu jeder Jahreszeit und bey jeder Witterung die schwersten und bedeutendsten Waarenzüge mit dem zwanzigsten Theile der Vorvannungskosten und dreymal schneller befördert werden könnten! —

\*) Ein Aufsatz über die Vortheile kunstmäßig angelegter Straßen, welcher im Jahre 1812 in vielen deutschen Zeitungen und Journalen zu lesen war, giebt die gesammte Länge der kunstmäßig chausseierten Straßen im ganzen Königreiche Bayern auf 2000 Stunden an, und berechnet den Vortheil, welcher aus dem vortheilhaften Zustande dieser Straßen, „auf welchen ein Drittel des sonst nöthigen Zugviehes erspart werde,“ durch diese Erwartung und durch die vermehrte Verwendung des Viehes und der Fuhrleute zum Behufe des Ackerbaues für die Nation entspringt, jährlich zu 3,740,000 fl. (Man sehe unter andern das 146ste Stück der Allgemeinen Handlungszeitung von 1812.) — Nach dem Maßstabe dieser Berechnung müßte die bayerische Nation durch allgemeine Einführung solcher eisernen Kunststraßen, auf welchen nicht  $\frac{1}{2}$ , sondern wenigstens  $\frac{1}{3}$  Theile der Zugkräfte erspart werden, jährlich eine Summe von 10,650,000 fl. also noch gegen 7,000,000 fl. mehr gewinnen, als durch die gegenwärtigen Kiesstraßen.

besten Grundes, welche jetzt nur zur Erhaltung so vieler Zugpferde dienen, könnten dann zum Getreidebau und zum Unterhalte einer größern Menge von Nutzvieh verwendet werden, wodurch wieder ein größerer Ueberschuß von Lebensmitteln erzielt, und im Allgemeinen die Bevölkerung und der Nationalreichthum gewinnen würde. \*)

Da auf einer Eisenbahn nach meiner Erfindung in flachem Lande durch einen starken Mann eine so große Last fortgeschafft werden kann, als auf gewöhnlichem Fuhrwerke durch zwei Pferde, und kleinere Lasten selbst von Weibern und Kindern leicht verführt werden können, so öffnet diese Erfindung in volkreichen Gegenden einen neuen sehr wohlthätigen Nahrungszweig für viele tausend arme, sonst auf keine Weise zweckmäßig zu beschäftigende Familien, und giebt zugleich ein neues Mittel zur Erparung von so vielen tausend Pferden. —

Wenn alle, oder doch die meisten, Kaufmannsgüter und schweren Waaren auf solchen eisernen Kommerzstraßen verfährt, und sohin die gewöhnlichen Chaussees nur noch für das leichte und schnelle Fuhrwerk benutzt würden, so könnten diese letztern mit leichter Mühe beständig in dem vorzüglichsten Zustande erhalten werden, und es würde dabey ihre Unterhaltung kaum den vierten Theil derjenigen Summen kosten, welche bermalen darauf verwendet werden müssen. Denn es ist wohl keinem Zweifel unterworfen, daß ein einziger sechsspänniger vollgeladener Güterwagen jede Straße auf einem Zuge mehr zu Grunde richtet, als zwanzig Reisewagen und Postschaisen, welche zehnmal denselben Weg zurücklegen.

Die Verbindung großer schiffbarer Ströme, welche durch neue Kanäle in manchen Gegenden nur mit den ungeheuersten Kosten und Schwierigkeiten oder gar nicht herzustellen wäre, kann durch solche Eisenbahnen auf die leichteste, schnellste und wohlfeilste Art bewirkt werden. \*\*)

\*) Man kann annehmen, daß ein paar Zugpferde überall zu ihrem Unterhalte für Heu und Hafer so vielen Grund erfordern, als zur nothdürftigen Nahrung einer arbeitssamen Familie von sechs Köpfen hinreichen würde. Pferde sind daher in diesem Betrachte, in so fern sie die Menschen verdängen, als wahre Raubthiere zu betrachten, oder als ein bey dem gegenwärtigen mangelhaften Zustande des Fuhrwesens nothwendiges Uebel. —

\*\*) Das unlängst dahier erschienene II. Heft des Archives für die Geschichte und Staatskunde von Bayern, vom Herrn Präsidenten K. C. von Mann, enthält meinen ersten Vorschlag zu einer neuen kommerziellen Verbindung des Rheines (oder Mannes) mit der Donau durch eine Straße mit Eisenbahnen, so wie ich solchen im Jahre 1814 der Regierung überreicht habe.

Endlich könnte durch eiserne Straßen nach diesem Prinzipie in manchen Ländern die äußerst langsame, beschwerliche und kostbare, oft gefährliche, und einen Theil des Jahres hindurch gänzlich gehemmte und unbrauchbare, Flußschiffahrt gegen den Strom selbst mit den auffallendsten Vortheilen ersetzt, und der Transport aller Waaren und Produkte in derselben oder einer viel kürzern Richtung außerordentlich beschleunigt und erleichtert werden. —

Aber nicht allein zu beständigen, auch zu gewissen vorübergehenden oder temporären Zwecken kann von meinen Eisenbahnen in vielen Fällen ein sehr vorthafter Gebrauch gemacht werden. \*) Eine ganz neue und sehr nützliche Anwendung dieser Art wäre zum Behufe der Forstwirtschaft die Herbeschaffung (das Bringen) von Bau- und Brennholz aus so vielen unzugänglichen Waldrevieren, wo gegenwärtig, wegen Mangel an Mitteln und Vorkehrungen zu diesem Zwecke, Tausende von Tagwerken der schönsten Waldgründe unbenutzt stehen, und Millionen Klafter Holz auf dem Stamme verfaulen müssen. — Bekanntlich hat man in solchen Gegenden, wo Holz auf den Gebirgen nach den Thälern, oder nach den nächsten fließbaren oder schiffbaren Bächen zu schaffen ist, nur zweyerley Vorrichtungen: die Schlagschleusen (in Bayern und Tyrol Klausen genannt), durch welche das Wasser kleiner Bäche in tiefen Gebirgsschluchten angeschwellt und zu einer bedeutenden Masse angehäuft wird, welche dann, plötzlich losgelassen, einen mächtigen Waldstrom bildet, der alles in seinem Rinnsal geworfene Holz mit sich fortreißt; und die schiefen Flächen oder Rollbrücken (hier zu Lande Risen genannt), auf welchen man (mit oder ohne Wasser) die Holzblöcke von großen Höhen herabgleiten läßt. Allein diese beyden Anstalten beschränken sich fürs Erste nur auf besondere Lokalitäten, setzen beyde eine beträchtlich erhöhte

\*) Als vor einigen Jahren die großen Hafenbassins für die östindischen und westindischen Schiffe an der Themse zwischen der City von London und Greenwich (East India Docks and West India Docks) ausgegraben wurden, in deren jedem mehrere hundert Schiffe der ersten Größe überwintern, ein- und ausladen können, bediente man sich zur Fortschaffung der ausgegrabenen Erde und des Schuttes mehrerer Eisenbahnen, welche nach vollendetem Baue wieder weggenommen wurden. — Bey dem Baue der größten neuen steinernen Brücke zu London über die Themse (Strand-bridge) im Jahre 1815 war von dem Platze, wo die Werkstücke zugebauten wurden, bis über das ganze Gerüste oder die hölzerne Fehlbücke eine Eisenbahn vorgerichtet, auf welcher die größten Steine bis an den Ort ihrer Bestimmung von Pferden beygeführt wurden. — Solche mobile Eisenbahnen, welche man von einem Orte zum andern transportirt, werden in England bey jedem bedeutenden Grundbau angewendet.

Lage der abzutreibenden Waldreitere und ein bedeutendes ununterbrochenes Gefälle voraus, und sind dabey mit vielen und großen Schwierigkeiten und Kosten verbunden, da man das gefällte Holz oft sehr weit bis an die Risen oder in den Rinnal der Bäche schleppen muß. In flachen oder nur wenig abhängigen, oder mit abwechselnden Anhöhen, Thälern und Schluchten durchschnittenen Waldgegenden sind diese Vorrichtungen durchaus nicht anwendbar. Endlich können auch auf diese Art nur Blöcke oder Brennholz, aber keine ganzen Stämme oder große Bauhölzer, keine Masten, kein Schiffbauholz fortgebracht werden. —

Nun habe ich aber zu diesem Ende eine besondere Vorrichtung von Eisenbahnen erfunden, auf welchen das gefällte Holz, in ganzen Stämmen oder in Blöcken, und zwar ohne die geringste Beschädigung, ohne Verlust oder Abgang (welcher letztere bey den gewöhnlichen Bringungsweisen, besonders mit Wasser, immer unvermeidlich, und oft sehr bedeutend ist) aus den abgelegten und unzugänglichsten Wildnissen durch ganz flache oder nur mit schwachem Gefälle abhängige Gegenden, über Gräben, Schluchten, Thäler, Sümpfe hinweg, auf sehr beträchtliche Entfernungen mit der größten Leichtigkeit fortgeschafft werden kann; und wenn ein solches Revier abgetrieben ist, kann man die ganze Eisenbahn in kurzer Zeit abtragen, die (ziemlich leichten) Schienen von Gußeisen wegführen, und zu einem ähnlichen Gebrauche in einer andern Gegend aufbewahren. —

\* \* \*

Ich glaube mir mit der Ueberzeugung schmeicheln zu dürfen, daß der Werth einer Erfindung, welche so viele neue, wichtige und unschätzbare Vortheile zu gewähren verspricht, nicht nur allgemein anerkannt werden, sondern insbesondere die höchste Aufmerksamkeit aller Souverains und aller Regierungen von Europa verdienen dürfte, und ich hoffe daher, daß Sie das Anerbieten, welches ich Ihnen mit dieser meiner Erfindung, oder vielmehr mit dieser Reihe von neuen Erfindungen — dem Resultat eines achtmährigen Nachdenkens und vielfältiger Beobachtungen, Erfahrungen und Versuche — zu machen die Ehre habe, mit jener huldvollen und liberalen Theilnahme aufzunehmen geruben werden, welche alle großen Ideen und wahrhaft nützlichen Vorschläge in Anspruch zu nehmen berechtigt sind. — Bereits vor drey Jahren ist mir von Er. Majestät, meinem allergnädigsten Könige, für die Anwendung dieser meiner Erfindung im Königreiche Bayern, nach der von einer Kommission der hiesigen königlichen Akademie der Wissenschaften vorgenommenen Prüfung derselben und erstatteten vortheilhaften Berichte, ein ausschließliches Privilegium auf 25 Jahre ertheilt wor-

den. Unterm 14ten November 1815 erhielt ich darauf auch zu London ein königliches Patent für England, und nur besonders ungünstige Zeitumstände haben bis jetzt die Ausführung dieser Erfindungen im Großen hier und dort verzögert. — Ben dem letzten Aufenthalte Ihrer Majestäten, des Kaisers von Rußland und des Kaisers von Oesterreich, in hiesiger Stadt im Monat May 1815, war ich so glücklich, diesen beyden Monarchen, so wie auch Er. Majestät, dem Könige, und Ihren königlichen Hoheiten, dem Kronprinzen und dem Prinzen Karl von Bayern, ein großes arbeitendes Modell einer Eisenbahn mit einem darauf gehenden Wagen von meiner Erfindung vorzuzeigen, welches mit dem gnädigsten und schmeichelhaftesten Beyfalle beehrt wurde. \*)

Mein erfundener Wagen war in den Monaten November und December 1815 zu London auf einer dort gegoffenen Eisenbahn zuerst in der großen Maschinenwerkstätte des Herrn Maudslay, dann in dem Gelehrtenversammlungssaale des eben so verdienstvollen als berühmten Präsidenten der königlichen Societät, Sir Joseph Banks, mehrere Wochen lang aufgestellt, wo wiederholte mit demselben, in Gegenwart von mehr als hundert Personen vom ersten Range und den ausgezeichnetsten Kenntnissen, \*\*) angestellte Versuche den allgemeinsten Beyfall erhielten. Späterhin hatte ich dort in meiner eigenen Wohnung die ausgezeichnete Ehre, dasselbe Modell Ihren kaiserlichen Hoheiten, den durchlauchtigsten Erzherzogen Johann und Ludwig von Oesterreich, zu zeigen welche alles Merkwürdige in England besahen, und diese Erfindung ihrer besondern Aufmerksamkeit würdigten. —

\*) Dieser Wagen ward mit einer Ladung von 300 Pfund auf der genau horizontal gelegten Eisenbahn (vor- und rückwärts) an einer schwachen, über eine bewegliche Schwelle gelegten, seidenen Schnur von einem senkrecht niedergehenden Gewichte von 1½ Pfund in schnellen Gang gesetzt, so daß das Verhältniß der Kraft zur Last, wie 1 zu 200 war. Drey auf diesem Wagen sitzende Personen, oder eine 320 Pfund schwere Ladung, wurden an derselben Schnur von einem Schoßbündchen mit der größten Leichtigkeit fortgezogen. Gab man dieser Eisenbahn ein schwaches, fast unmerkliches, Gefälle von ¼ Zoll auf eine Yachter, so lief der Wagen von selbst.

\*\*) Ich kann darunter den Präsidenten des königlichen geheimen Rathes, Mylord Harrowby, den Marquis von Landsdowne, Mylord Grenville, Mylord Elgin, Sir Henry Englefield, den Staatssekretär, Herrn Hamilton, den kaiserlich russischen Admiral Tschischagoff, den großen Chemiker, Sir Humphrey Davy, den gelehrten Dr. Wollaston und die berühmten Ingenieure, Herrn John Kennie und Herrn Brunel, anführen, und mich auf ihr Urtheil berufen.

# A n z e i g e

der ankommenden und abgehenden Posten beyhm  
Mitauschen Gouvernements-Postcomptoir.

Ankommende Posten, bey gutem Wege.

Aus dem Innern des ganzen russischen Reichs,  
Sonntags und Mittwochs Vormittags.

Aus dem Lithauschen Gouvernement, Dienstags  
Abends und Freytags Nachmittags.

Die deutsche ausländische Post, welche zugleich die  
Briefe von Polangen, Libau, Windau, Schründen,  
Goldingen, Frauenburg und Doblen mitbringt, kommt  
bey gutem Wege Dienstags und Sonnabends Vormit-  
tags an.

Die Lückumsche Post kommt Donnerstags und  
Sonntags früh an.

Die Oberländische Post mit den Briefen aus Jakob-  
und Friedrichstadt kommt zweymal wöchentlich mit der  
Rigaschen zugleich, Sonntags und Mittwochs Vor-  
mittags, hier an.

Die Post aus Bauske, mit den Briefen dasiger  
Gegend, trifft hier Freytags gegen Abend ein.

## Abgehende Posten.

Die Post nach dem ganzen russischen Reichs geht  
bey gutem Wege, sobald die deutsche Post mit den  
Briefen aus dem Innern der Kurländischen Städte  
ankommt, und die Lithausche Post ebenmäßig angekom-  
men ist, Dienstags und Sonnabends ab. Zu dieser  
Post werden alle Baarschaften und Pakete von Werth,  
Montags und Freytags, Vormittags von 10 bis 12  
Uhr, Kronz- und Partikularbriefe an denselben Tagen,  
Nachmittags von 4 bis 7 Uhr, angenommen.

Die Post im Kurländischen Gouvernement, als  
nach Libau, Windau, Goldingen, Schründen, Frauen-  
burg, Doblen und nach Polangen, geht Sonntags und  
Mittwochs ab. Zu dieser Post werden Baarschaften  
und Pakete von Werth, so wie die Kronz- und Parti-  
kularbriefe, Dienstags, Nachmittags von 3 bis 7 Uhr,  
und Sonnabends, Vormittags von 10 bis 12 Uhr,  
angenommen.

Die ausländische Post nach Memel geht ebenfalls  
Sonntags und Mittwochs Vormittags ab. Briefe dahin,  
so wie nach dem ganzen Auslande, werden Dienstags,  
Nachmittags von 3 bis 7 Uhr, und Sonnabends,  
Vormittags von 10 bis 12 Uhr, angenommen.

Die Post nach Lückum geht nach Ankunft der St.  
Petersburgschen und Rigaschen Posten ab. Baarschaf-  
ten und Werthpakete, so wie Kronz- und Partikulair-  
briefe dahin, werden Mittwochs und Sonnabends,  
Vormittags von 10 bis 12 Uhr, angenommen.

Die Post nach Bauske und der dasigen Gegend,  
geht Mittwochs Nachmittags um 3 Uhr ab. Kronz-  
und Partikulairbriefe werden Dienstags, Nachmittags  
von 3 bis 7 Uhr, angenommen.

Die Post nach dem Lithauschen Gouvernement geht  
ab Sonntags und Mittwochs, nach Ankunft der St.  
Petersburgschen Post. Baarschaften und Pakete von  
Werth, so wie Kronz- und Partikulairbriefe, werden  
Dienstags, Nachmittags von 3 bis 7 Uhr, und Sonna-  
bends, Vormittags von 10 bis 12 Uhr, angenom-  
men.

## N a c h r i c h t

von dem gegenwärtigen Briefporto, wie solches  
in Mitau erhoben wird.

	pr. Loth	R. M. Kop.		pr. Loth	R. M. Kop.
Archangelsk . . . . .		37	Neval . . . . .		14
Ahrachan . . . . .		45	Riga . . . . .		6
Wilna . . . . .		12	Mitau . . . . .		30
Witepsk . . . . .		16	St. Petersburg . . . . .		16
Wladimir . . . . .		30	Saratoff . . . . .		39
Wologda . . . . .		30	Simbirsk . . . . .		38
Woronesch . . . . .		35	Smolensk . . . . .		20
Wiburg . . . . .		20	Lambow . . . . .		35
Wjaska . . . . .		40	Lwer . . . . .		24
Grodno . . . . .		16	Tobolsk . . . . .		50
Schitomere . . . . .		26	Tomsk . . . . .		50
Irkutsk . . . . .		50	Tula . . . . .		28
Kasan . . . . .		39	Ufa . . . . .		43
Kaluga . . . . .		26	Tanagoria . . . . .		40
Kaminek-Wodolsk . . . . .		32	Starfow . . . . .		32
Kiew . . . . .		26	Eberson . . . . .		37
Kosa . . . . .		39	Tschernigow . . . . .		24
Kostroma . . . . .		34	Tscherkast . . . . .		38
Kursk . . . . .		30	Jaroslaw . . . . .		32
Mogilew . . . . .		20	Theodossa . . . . .		29
Moskwa . . . . .		16			
Moskwa . . . . .		26			
Nischni-Nowgorod . . . . .		35	Bauske . . . . .		5
Nowgorod . . . . .		16	Frauenburg . . . . .		5
Olonek . . . . .		22	Friedrichstadt . . . . .		8
Orel . . . . .		28	Goldingen . . . . .		8
Drenburg . . . . .		48	Jakobstadt . . . . .		11
Poltawa . . . . .		30	Libau . . . . .		9
Perm . . . . .		45	Polangen . . . . .		11
Pensa . . . . .		37	Schründen . . . . .		8
Pskow . . . . .		12	Lückum . . . . .		5
Petrosawoff . . . . .		26	Windau . . . . .		9

# Jahrmärkte,

welche in den Russisch-Kaiserlichen Herzogthümern Kurland und Semgallen, wie auch in verschiedenen Städten der angrenzenden Länder, gehalten werden.

**Alt-Abgulsden, auf Hedwigstag.** — Altborn, im Ueberlauschen Kirchspiel, 1. auf neu St. Georg, 2. den dritten Pfingstfeiertag neuen Kalenders, 3. auf neu Petri Pauli, 4. auf alt Michaelis, 5. den dritten Weihnachtstfeiertag neuen Kalenders. Alle diese Märkte werden in der Stadt Koplau gehalten. — Almahlen, auf Ursula neuen Kalenders. — Altschwangen, auf Mar. Geburt und Sim. Jud. neuen Kalenders. — Altenburg, 1. auf Frohnleichnam neuen Kalenders, 2. vier Tage vor alt Maria Geburt. — Alt = Augen, 1. Freytag nach Lichtmes., 2. Barthol., 3. nach Nicolai alten Kalenders. — Alt-Lassau, 1. auf alt Pfingsten, 2. der Mittwoch nach dem ersten Advent. — Alt-Schwaneburg, im Schwaneburgischen Kirchspiel, den 1. August und den 8. September. — Alt-Schwarden, 1. alt Georgii, 2. auf alt Jacobi, 3. auf neu Nicolai. — Alt-Seelburg, 1. auf Himmelfahrt, 2. alt Johannis, 3. alt Michael, 4. Simon Juda. — Altenwohe im Eise-gallischen Kirchspiel, 21. und 22. August, Kram-, Vieh- und Pferdemarkt. — Amboten, auf Lamberti und Freytag vor Pfingsten. — Angern, auf Jacobi. — Annenberg, 1. auf Jacobi, 2. auf Annetag. — Annenhoff, im Neuenburgischen Kirchspiel, am 1. August alten Kalenders. — Annenkirch, auf Annetag. — Anzen, auf Lichtmes. und Nicolai a. Kalend. — Appraten, 1. auf Heil. 3 Könige, 2. Frohnleichnam, 3. auf Kreuzerhöhung alten Kalenders. — Auzenburg, auf alt Matthäi.

**Bächhof, auf neu Kreuzerhöhung.** — Barbern, Amt, beyrn Gesundbrunnen, 1. auf alt Heil. 3 Könige, 2. alt Johannis, 3. alt Michael. — Balklaven, 3 Tage nach alt Maria Geburt. — Banusich, den 21. Sept. Vieh- und Pferdemarkt. — Bardeif, 1. Maria Himmelfahrt, 2. Mar. Geburt. — Bauste, 1. Fastnacht Dienstag, Mittwoch und Donnerstag, 2. auf Lamberti, 3. den 12. October. — Batzen, 2 Tage nach alt Annen und 4 Tage nach alt Michaelis. — Behnen, am Kreuzerhöhungstage. — Behrsch, den 24. Juny und 27. Jul. — Bershof, auf alt Bartholomäi. — Birsen, auf Bartholomäi. — Birsgallen, den Montag vor neu Michaelis. — Birshof, wird auf den Montag vor Pfingsten in Robin gehalten. — Birten, auf alt Kreuzerhöhungstag. — Blieden auf Martini. — Brandenburg, auf Johannis Enthauptung. — Brzese Litowsky, am Tage der Heil. Agnes. — Bunge, auf Nicolai. — Bürten, auf Margarethen. — Burtneef, den 8. September.

**Curschönig, auf Maria Geburt.** — Cursitten, auf Bartholomäi.

**Dagalen, auf Nicolai.** — Dickeln, auf Michael. — Dobben, 1. acht Tage nach alt Lamberti, 2. auf Johannis Enthaupt. — Dobben, auf Maria Geburt und Sim. Judä. — Dondangen, hat von jetzt an nur einen einzigen Markt und zwar auf alt Maria Geburt. — Dorpat, 1. auf Heil. 3 Könige, 2. Petri Pauli, 3. Maria Geburt, 4. Michaelis. — Drostenhof, den 4. August, 3 Tage. — Durben, auf Maria Reinigung und Freytag nach Christi Himmelfahrt.

**Eswahlen, auf Alberti.** — Eckhof, unweit Goldingen, den Tag vor dem Goldingschen Markt. — Ekau, auf Lauren-

ti, auf Egidii und an den Freytagen nach den drey höchsten Festen. — Eldern, auf Jacobi. — Kronss-Eldern, den Montag nach alt Jacobi oder 14 Tage nach dem Ilsebergischen Markt. — Ertüll, den 14. September. — Erla, den 2. July und 24. August. — Erwahlen, den 6. September. — Esserische Grunawische Markt, bey dem Kirchenkrüge, auf alt Bartholomäi, und alle Dienstage Wochenmarkt. — Esserische Größliche Markt, bey dem Kirchenkrüge, auf Christi Himmelfahrt und Jacobi. — Groß-Esserische Hauptmarkt, allemal den Mittwoch in der neuen Francisci-Woche und dauert 3 Tage. — Essenhof, den 5. und 6. September.

**Fehgen, den 26. July oder Annetag.** — Feheln, in Livland, 1. auf Petri Pauli, 2. am Tage Fides, den 5. October. — Feldhof, 1. auf neu Daniel, 2. auf neu Helena. — Fellin, 1. den 2. Februar, 8 Tage, 2. den 24. Juny, 2 Tage, 3. den 24. Septbr., 2 Tage. — Festen, am Freytag nach Maria Heimführung. — Focken, auf Laurentii. — Frauenburg, 1. Freytag vor Pfingsten, 2. auf Maria Geburt, 3. Dienstag vor Weihnachten alten Kalenders. — Friedrichstadt, 1. auf neu Georgii, 2. auf Johannis, 3. auf Maria Geburt, 4. auf Michaelis alten Kalenders. — Funken, auf Matthäi, Galli, Bartholomäi und Francisci.

**Garsen, im Dünaburgischen, 1. den dritten Pfingsttag, 2. den Montag nach alt Petri Pauli, 3. sechs Wochen nach Petri Pauli, 4. sechs Wochen später.** — Goldingen, 1. auf Michaelis neuen Kalenders, 2. den 20. December Weihnachtmarkt. — Grafenthal, auf alt Georgii. — Gramsdien, auf Jacobi und Michaelis alten Kalenders. — Grendsen, 2 Tage nach Laurentii und Matthäi. — Grobin, auf alt Matthäi. — Grodno, auf Kreuzerhöhungstag. — Großen, auf Laurentii und Jacobi. — Groß-Anz, der Bartholomäi-Markt ist auf den 21. September verlegt worden, und dieser, so wie die übrigen Märkte zu Groß-Anz, werden von nun an immer Standfrey gehalten. — Groß-Bersen, bey Doblen, 1. auf alt Lamberti, dauert drey Tage, 2. auf alt Hedwig. — Kronsgut Groß-Buschhoff, ohnweit Jacobiadt, einen Tag nach alt Michaelis; fällt dieser Tag auf den Sonnabend und Sonntag, so wird dieser Markt den darauf folgenden Dienstag gehalten. Zollstren. — Groß-Delden, 1. Montag vor neu Himmelfahrt, 2. auf alt Bartholomäi, 3. auf alt Michaelis. Diese Märkte werden Standfrey gehalten. — Groß-Eley, im Eessaufen, 1. auf alt Bartholomäi, 2. Sonntag nach neu Michaelis, 3. Sonntag nach Neujahr. — Groß-Medden, Montag nach alt Michaelis. — Groß-Zegern, Donnerstag vor Bartholomäi. — Grünhof, 1. auf Jacobi, 2. Montag, Dienstag und Mittwoch nach dem Mitauschen Michaelismarkt. — Gulben, im Dünaburgischen Kirchspiele, auf den 19. September a. St., am Tage Januarius, Vieh-, Pferde- und Getraidemarkt.

**Hasenpöth, 1. auf Johannis, 2. auf Michaelis, 3. auf Simon Juda.** — Hasenpöth, bey dem Schloß, auf Galli. — Handring, auf Maria Geburt. — Heiden, 1. auf Laurentii alten Kalenders, 2. auf Simon Judä neuen Kalenders, Pferdemarkt. — Hof zum Berge, auf Laurentii neuen Kalenders. — Hohenbergen, den 6. August und 21. Septemb. — Hoppenhof den 2. September.

**Jakobstadt, 1. auf Matthäi, 2. auf Trinitatis, 3. auf Maria Geburt neuen Kalenders.** — Jamalken am Kreuzerhöhungstage. — Janischek, 1. auf Maria Reinigungstag, 2. auf den Sonntag in der vierten Fastenwoche, 3. auf Frohnleichnamstag. — Jessoros, dicht an der Gränze von

Kurland im Oberlande, auf neu Maria Himmelfahrt, dauert über 8 Tage. — Ihlen, Groß, auf Lambertii. — Illien an der Vikauschen Straße, 8 Tage vor dem Grobinischen Markte. — Jllurt, 1. vom 3. bis zum 10. Januar alten Kalenders, 2. alt Lichtmess, dauert eine ganze Woche, 3. den Sonntag nach alt Frohleichnam, dauert einen Tag, 4. den Sonntag nach alt Jacobi, dauert einen Tag, 5. den 19. Julius alten Kalenders, dauert 2 Tage, 6. den Sonntag nach Maria Geburt, dauert eine Woche, 7. den 8. December alten Kalenders, dauert 8 Tage. Pferde-märkte sind 1. Sonntag nach alt Georgii, 2. Sonntag nach alt Michael. Ueber diesen Märkten ist alle Sonntage Wochenmarkt. — Ilsenberg, 1. den Montag nach neu Jacobi, oder 14 Tage nach dem Gahrfeinchen Petri-Pauli-Markt, 2. den Montag nach alt Bartholomai. — Jürgensburg, auf Matthai, ein zweytägiger Viehmarkt.

Kalvaria, ohnweit Wilna, am Sonntage nach Petri Pauli. — Kandau, auf alt Petri Pauli. — Keppel, auf alt Michael. — Kerstendehm im Sehwegenchen, auf Phil. Jacobi. — Kewdan, 1. auf den Sonntag in der ersten Fastenwoche, 2. auf Andrea, 3. auf Franciscus. — Klein-Stramsden, auf alt Georgii. — Klein-Nonnen, den 12. und 13. September Kram-, Korn-, Vieh- und Pferdemarkt. Klein-Schwitten auf Viti. — Kokenbusen, auf Michaelis. — Kogeln, am Tage nach dem im Octobermonat einfälligen Bußtage. Standfren. — Königsberg, den Montag vor neu Johannis. — Kortenhof, im Walfchen Kreise, den 15. September, Vieh- und Pferdemarkt. — Kramm, den 24. Junius, Bauernmarkt. — Kraslau, in Livland, den 21. Julius. Der Markt dauert 14 Tage. — Kreuzburg, im Amboinischen, auf Kreuzerfindung und Kreuzerhöhung alten Kalenders. — Kreuzburg, im Durbschen, auf neu Emerentia und neu Eleonora. — Krusch-kaln, Montag nach alt Matthai. — Krussen, 1. auf Philippi Jacobi, 2. 14 Tage nach Maria Himmelfahrt, 3. auf Simon Judä. — Kurland, den 1. September, 3 Tage Viehmarkt. (Alle alten Kalend.)

Kaizen-Neuhof, im Dppekallechen Kirchspiel, den 10. August und den 12. September. — Lammingen, auf alt 7 Schläfer und auf alt Fastnacht. — Lambertshof, 1. auf Bartholomai, 2. auf Maria Geburt. — Lasdohn, den 24. September. — Lemsal, in Livland, auf Laurentii. — Lesien, auf alt Verkl. Chr., d. i. den 6. August. — Libau, auf Anntag. — Limbischen, im Erwachsen Kirchspiel, 2 Tage vor dem Talsenischen Markt. — Litrau, auf Anntag. — Lodenhof, im Schaulenschen, auf Petri Pauli.

Marienburger, auf Philippi Jacobi. — Matkullen, auf alt Jacobi. — Medemshof, auf Lambertii. — Merhof, den 25. October Vieh- und Pferdemarkt. — Metel, auf Maria Himmelfahrt. — Menkenhof, im Seelburgschen, den 1. October. — Mesohn auf Matthai. — Mewe, 1. auf Judica, 2. Sonntag nach Margarethe, 3. Sonntag nach Michaelis. — Mitrau, Donnerstag nach Maria Geburt und Michaelis alten Kalenders.

Middern, den 28. December alten Kalenders. — Nerften, 1. den dritten Pfingstfeiertag, 2. Bartholomai, 3. auf Matthai neuen Kalenders. — Neu-Luzen, auf Andrea. — Neunburg, auf alt Laurentii. — Neuguth, auf neu Francisci, alleget am Montage. — Neubausen im Stiff, auf Maria Himmelfahrt. — Neusathen, 1. auf alt Johannis, 2. zwey Tage vor neu Lambertii. — Nutrich, auf Galli. — Niederbartau, auf alt Johannis. — Nigranden, den 1.

dieser Tag auf einen Sonnabend oder Sonntag, so wird der Markt den ersten Montag hiez-auf gehalten. — Noetshof, den 17. September. — Nowogrudof, den 30. März. Contracten. — Nurmhusen, 1. alt Georgi, 2. alt Petri Pauli, 3. neu Bartholomai, 4. alt Matthai.

Odensee in Livland, 1. am Vitustage, den 15. Juny, 2. am Simon Judatage, den 28. October. — Ogershof, den 27. September. — Oknian, 1. neu Anntag, 2. neu Kreuzerhöhung, 3. neu Bartholomai. — Im Dppekallechen Kirchspiele ist Jahrmarkt auf dem Gute Korwenhof den 28. August. — Oselhof im Lindenschen Kirchspiel, 1. den 26. Juny, 2. den 27. September. — Oseln im Goldingschen Kirchspiel, auf alt Verklärung Christi, 2. auf alt Maria Geburt.

Pahzen, auf Laurentii und Bartholomai. — Paplacken im Durbschen, 1. den 1. Julius, 2. den 8. September alt. Kalend., währet drey Tage. — Passerten, drey Tage vor dem Windauschen Markt. — Pernau, drey Wochen nach Johannis, Montag und Dienstag vor Michaelis, und Montag und Dienstag nach dem dritten Advent, Viehmärkte. — Pempiten, den 14. October. — Pitlen, 1. auf alt Maria Heinnung, 2. neu Philippi Jacobi, 3. neu Johannis Enthauptung, 4. alt Michaelis. — Plungian, 1. auf den Montag in der ersten Fastenwoche, 2. den 24. Junius. Pohnau, Montag nach Maria Geburt alt. Et. — Pranken, den 15. Juny und 10. August. — Preetuln, 1. Sonnabend nach Margaretha, 2. Sonnabend nach Egidii alten Kalenders. — Puhren auf neu Michael. — Pyttinen, im Kandauschen, 2. Tage vor alt Laurentii. Währet zwey Tage.

Rabden, 2 Wochen nach dem Schönbergischen Hanfmarkt. — Ramkau, den 24. Juny und den 24. September. — Ranzzen, den 30. August. — Rapp, Philippi Jacobi und Matthai. — Rausenhof, den 4. October. — Remten, auf Johannis Enthauptung. — Rengenhof, den zweyten Tag vor alt Michael und den zweyten Tag vor alt Nicolai. — Rengenhof, im Neuenburgschen, auf neu Elias, mithin den 8. Julius. — Riga, vom 20. Junius bis zum 10. Julius alten Kalenders. NB. Auf hohen Obrigkeitlichen Befehl hält Riga Hopfenmarkt, den Tag nach Heilige 3 Könige, dauert 3 Tage. — Noetshof im Sadenhausenschen, auf neu Lichtmess und auf alt Laurentii. — Roop, auf Philippi Jacobi, und den Sonntag nach Matthai. — Rubben, oder Rinken, 1. Himmelfahrt, 2. Donnerstag vor dem ersten Advent. — Rubbaren, im Neuhausischen Kirchspiel, 1. auf Montag vor alt Pfingsten, 2. Sonntag vor dem Amboinischen Lambertii-Markt. Sind Standfren. — Rubendahl, 1. auf Petri Pauli, 2. auf Matthai, 3. Simon Judä. — Ruken, 24. August Bartholomai. — Rumbenhof auf neu Lambertus.

Sadenhausen, auf Maria Magdalena und Simon Judä. — Salisburg, auf Maria Himmelfahrt, den 15. Aug. — Sallagallen auf Bartholomai. — Sasmacken, auf alt Michaelis, währet drey Tage lang. Ist der Markt, welcher ehedem auf dem Hofe Essern, im Erwachsen Kirchspiel, gehalten worden. — Schlickan, auf Anntag. — Schloß, auf alt Michaelis. — Schloßhof, in Sadenhausen, auf Antonius alten Kalenders und am Tage Aposteltheilung neuen Kalend. — Schneepeln, im Goldingschen, 1. den dritten Pfingstfeiertag, 2. Soltbened 3. drey Tage vor Michaelis. — Schoden, auf Trinitatis. — Schonberg,

1. Maria Reinigung, 2. Himmelfahrt, 3. Mariä Himmelfahrt, dauert 5 Tage, 4. Mariä Himmelfahrt, 5. Mariä Himmelfahrt, 6. Martini. — Schruden, den 3. u. 4. Tag nach neu Maria Geburt. — Schujen im Schujen'schen Kirchsp., den 15. Aug. — Schurten, 1. Freitag nach Ostem, 2. Freitag vor Pfingsten, 3. Dienstag vor Michaelen alten Kalenders. — Seemuppen, auf Petri Pauli und Catharina. — Seltenhof, auf Jacobi. — Seltinghof, den 13. September, Vieh- und Pferdemarkt. — Sessau im Annenburaischen, auf Johannis. — Seßen, 1. auf alt Bartholomäi, 2. drey Tage vor alt Simon u. Judä, 3. auf alt Martini. — Seywegen, auf Maria Himmelfahrt, Jacobi und Michaelis. — Sieben, auf Matthäi. — Sinoblen, den 8. September. — Sfnaben unweit Tassen, auf Kreuzerhöhung, den 14. September. — Smilten, 1. den 2. Februar, 2. den 2. Julius, 3. den 15. August, Vieh-, Pferde- und Jahrmarkt. — Soldegeld, auf Matthäi. — Springenhof, im Neuanb. Kirchsp., alt Johannis. — Stabben, im Seelburg'schen, auf Viti und alt Jacobi, dauern 3 Tage. — Stenden, auf neu Helena-Tag. — Stockmannshof im Kofenbuisen Kirchsp., den 10. August. — Stockmannshof, den 26. September. — Stolben, den 23. September. — Strauthof im Sackenbaischen Kirchsp., auf alt Bartholomäi. — Den Tag vorher ist ein Vieh- und Pferdemarkt. — Striden, neu Maria Geburt und Andra. — Stroden, Petri Pauli und Francisci neuen Kalenders. — Groß-Sussef, 1. den Montag nach alt Johannis, 2. den Montag nach alt Michaelis. — Suten, im Durben'schen, neu Ernesti und Nicolai. — Suwenitschek, auf der Gränze von Kurland, nahe bey Nerf, auf alt Jacobi selbst. — Swislorsck, 1. den 1. May, anhaltend 5 Tage, 2. auf Bartholomäitag. — Szagaren, 1. auf Neujahrstag, 2. auf Fastnacht und Aschermittwoch, 3. auf Kreuzerfindung, 4. auf Petri Pauli, 5. auf Aller Heiligen. — Szafinow, unweit Szagaren, 1. auf Heil. 3 Könige, 2. Montag nach Trinitatis, 3. auf Laurentii, den 10. Aug., 4. auf Matthäi, den 21. Septbr., 5. auf Martini, den 10. November. — Szewmen, 1. Heil. 3 Könige, 2. Georg, 3. Pfingsten, 4. Johannis, 5. Michaelis, 6. Martini.

**S**adeiken, Petri Pauli. — Talsen, alt Mar. Himmf. und neu Lamberti. — Teiffen, auf Maria Geburt alt. Kalend. und Lamberti neuen Kalend. — Tbeteln in Livland, auf Petri Pauli, und auch am 5. October, am Tage Fides. — Tujen, den 8. August. — Treptaw, Petri Pauli. — Triesenhof, Simon Judä. — Trikaten, auf Johannis und Michael. — Troschenhof, den 7. October, dauert 3 Tage. — Träutschim, im Grodnoschen Kreise, 1. auf Maria Magdalena, 2. auf Simonis und Judä. — Tuckum, 1. neu Petri und Pauli, 2. den 2. August, 3. am Donnerstage nach

an Lambertus. Jeder dieser Jahrmärkte dauert 3 Tage. — Turlau, auf Maria Geburt.

**U**ecken, auf neu Galli.

**W**addaren, 1. Donnerstag nach Pfingsten, 2. den 3. Julius. — Wahren, Stephani Esfindung und Franciscischen Kalenders. — Walf, hält Hopfenmarkt auf Midaelistag, und dauert 3 Tage. — Wangen, im Wiltsen'schen Kreise, am Kreuzerhöhungstage neuen Kalenders. — Warenbrof, im Seelburg'schen, 1. auf die drey alten Weihnachtsfesttage, 2. den Tag nach Viti, 3. den Tag nach alt Jacobi, allemal gleich nach dem Stabschen Markt. — Warwen, im Durben'schen, alt Maria Himmelfahrt. — Weggern, Stadt, 1. neu Georg, 2. alt Himmelfahrt, 3. neu Simon Judä, 4. neu Heil. 3 Könige. — Alle Sonntage Wochenmarkt. — Weispommusch in Littbauen, zwey Meilen von Bauske, nach dem Schönberg'schen Markte, währet drey Tage lang. — Weitenfeld, 1. auf Heil. 3 Könige, 2. Himmelfahrt, 3. zwey Tage nach dem Groß-Esther'schen Francisci-Markt. — Wenden, den 16. October Viehmarkt. — Werro, 1. den 24. Junius 2 Tage, 2. den 24. September 2 Tage, 3. den 22. Februar 3 Tage. — Westertoten, im Neuermühl'schen, auf Maria Geburt. — Widz, 1. auf den ersten Sonntag nach Heil. 3 Könige, 2. auf den Sonntag in der vierten Fastenwoche, 3. auf den Montag in der siebenten Woche nach Pfingsten. — Wieghemhof, den 12. und 13. Septbr., Vieh-, Pferde- und Krammarkt. — Willkomir, auf Petri Pauli. — Willgablen, im Goding'schen Kirchsp., nahe bey Turlau belegen, den 12. September neuen Kalenders. — Willkajen, auf neu Petri Pauli, 2. auf neu Francisci. — Wilna, 1. auf Kassimirstag, 2. Philippi Jacobi, 3. Georgi, 4. Johannis, 5. Petri Pauli, 6. auf Jacobi. — Windau, Donnerstag nach alt Trinitatis und Francisci alten Kalenders. — Wirten oder Humbertshof, 1. am Montage nach alt Francisci, 2. am Dienstage nach dem Schönberg'schen Martini-Markte. — Wolmar in Livland, auf Anna, Matthäi und Simon Judä. — Wormen, 1. Martin Bischof, 2. Heilige 3 Könige, 3. Aschermittwoch alten Kalenders.

**Z**abeln, Heydungs-Pedwahlen, 1. Alt-Johannis, einen Tag 2. Alt-Michaelis, zwey Tage. — Zabeln (Flecken) auf neu Maria Geburt. — Zennhof, an der Straß von Mitau nach Riga, Montag vor Maria Geburt alten Styls, Standfrey. — Alt-Bezern, 1. alt Kreuzerhöhung 2. alt Francisci, 3. neu Pauli Befehrung, 4. alt Maria Reinigung, 5. neu Frohnl., 6. neu Petri Pauli. — Zimmern, neu Sim. Judä. — Zobden, bey Bauske, am Montage nach Michaelis a. St. — Zungen, auf Catharinen-tag neuen Kalenders.

### A v e r t i s s e m e n t .

Alle Jahrmärkte, die Sonnabends oder Sonntags einfallen, werden den Montag darauf gehalten. Sollte aber mit einem Markte eine Veränderung vorgehen, oder auch ein neuer einzurichten seyn, so beliebe man solches der Gouvernements-Wuchdrucker in Mitau schriftlich anzuzeigen, damit es zum Besten des Publikums geändert werden könne. — Dem Publikum diene hiemit zur Nachricht, daß dieser, auf das Jahr 1817 angefertigte, Kurländische Kalender, sowohl hier in Mitau, als in allen Städten dieses Russisch-Kaiserlichen Gouvernements, und auf den gewöhnlichen Märkten, zu den unten angezeigten Preisen zu haben sey, und daß er, den deshalb ergangenen Verfügungen zufolge, auf keine Art irgend Jemandem vertheuert oder zu

Ein Tafelkalender kostet auf Postpapier, 14 Kop. S. M. — auf Druckpapier, 10 Kop. S. M.

Ein Quartkalender kostet auf Postpapier durchschossen,  $\frac{7}{2}$  Rub. S. M. — auf Druckpapier durchschossen,  $\frac{7}{2}$  Rub. S. M. — auf Druckpapier unddurchschossen,  $\frac{7}{2}$  Rub. S. M. — auf Druckpapier ungedunden, 17  $\frac{1}{2}$  Kop. S. M.

Der einst mein Grab bedeckt,  
Da solltest du noch immer schöner blühen,  
Hiß die Wosau weckt.

Umsonst! umsonst! du weilst schon jetzt danieder,  
Und eine Thränenfluth  
Erfrischt dich armes Weibchen nicht mehr wieder,  
Und hin ist all mein Muth.

Langhansen.

Jorch! wie klägend das Jahr mit langsam tiefem  
Pumpf wöhnendem Stundenstrage scheidet,  
Die Vergangenheit fasset's, ach! in ihre  
Lodesumarmung.

Tropfen steh'n sie in des Zeitmeers Welle,  
Unfre Jahre! der Stuthen Abgründtiefen  
Deckt sie schnell und in ew'gen Nachtgrauns Dunkel  
Bingt sie die Rückkehr.

Unser Leber verrinnt mit diesen Tropfen,  
Goldes Meig' und des Ruhmes Strafenbinde,  
Herrschermacht und der Schönheit Zauberkräfte  
Sesseln es nimmer.

*Langhansen*

64

57

Am Abend nach der Trennung.

So sind sie hin, die süßen Freudentage,  
Entflohn vor meinem nassen Blick,  
Und keine Thräne, keine bange Klage  
Bringt wieder sie zurück.

Sie flohen rastlos hin auf Windesfügel,  
Nichts hemmte ihren raschen Lauf;  
Noch dämmert dort ihr Licht am grauen Hügel,  
Zum letztenmale auf.

Und einsam steh' ich Armer hier und Klage,  
Daß diese Zeit so bald verstrich —  
O Geist, zu früh entflohner goldner Tage,  
Erschein und tröste mich!

Langhansen.

Das Auge und die Seele.

Das Auge.

Mein ist die Welt des Lichtes,  
Des fähigen Gesichtes  
Erfreu ich mich in Farben  
Und Früchten, wie in Farben.

Die Seele.

Gewiß sind meine Freuden;  
Und schein ich auch zu leiden,  
Läßt mich ein recht Besinnen  
Die wache Kraft gewinnen.

Das Auge.

Du labest dich an Träumen,  
Das Leben zu verkümmern,  
Und treibst in dunkler Stille  
So manche öde Grille.

Die Seele.

Dich jagt auf bunten Dingen,  
Wie tief gerührt zu dringen,  
In Lieb und Ernst, ein Vöckern  
Und läßt dich fremd und trocken.

Jung gewohnt und alt gethan.

Jung gewohnt und alt gethan  
Gilt wohl nicht bei Jedermann;  
Bei der alten Frau von Schwert  
Ist das Sprichwort umgekehrt,  
Wenn sie noch mit Liebe lohnt,  
Jung gethan und alt gewohnt.

W.

Est.  
A-2808  
21840

# V e r h ä l t n i s s

zwischen Alberts gold und Ruffischer Silbermünze, den Rählr. Alberts zu 1337  
pelen Silbermünze gerechnet.

In Alt. find		In E.M. Kop.		In Alt. find		In E.M. Kop.		In Alt. find		In E.M. Kop.		In Rählr. find		In Silbermünze. find	
Serd.			Serd.		Serd.		Serd.		Serd.		Serd.		Serd.		Serd.
1	—	1 $\frac{2}{3}$	21	—	35	41	—	68 $\frac{1}{3}$	61	—	101 $\frac{2}{3}$	1	—	1	33 $\frac{2}{3}$
2	—	3 $\frac{1}{3}$	22	—	36 $\frac{2}{3}$	42	—	70	62	—	103 $\frac{1}{3}$	2	—	2	66 $\frac{2}{3}$
3	—	5	23	—	38 $\frac{1}{3}$	43	—	71 $\frac{2}{3}$	63	—	105	3	—	4	—
4	—	6 $\frac{2}{3}$	24	—	40	44	—	73 $\frac{1}{3}$	64	—	106 $\frac{2}{3}$	4	—	5	33 $\frac{2}{3}$
5	—	8 $\frac{1}{3}$	25	—	41 $\frac{2}{3}$	45	—	75	65	—	108 $\frac{1}{3}$	5	—	6	66 $\frac{2}{3}$
6	—	10	26	—	43 $\frac{1}{3}$	46	—	76 $\frac{2}{3}$	66	—	110	6	—	8	—
7	—	11 $\frac{2}{3}$	27	—	45	47	—	78 $\frac{1}{3}$	67	—	111 $\frac{2}{3}$	7	—	9	33 $\frac{2}{3}$
8	—	13 $\frac{1}{3}$	28	—	46 $\frac{2}{3}$	48	—	80	68	—	113 $\frac{1}{3}$	8	—	10	66 $\frac{2}{3}$
9	—	15	29	—	48 $\frac{1}{3}$	49	—	81 $\frac{2}{3}$	69	—	115	9	—	12	—
10	—	16 $\frac{2}{3}$	30	—	50	50	—	83 $\frac{1}{3}$	70	—	116 $\frac{2}{3}$	10	—	13	33 $\frac{2}{3}$
11	—	18 $\frac{1}{3}$	31	—	51 $\frac{2}{3}$	51	—	85	71	—	118 $\frac{1}{3}$	20	—	20	66 $\frac{2}{3}$
12	—	20	32	—	53 $\frac{1}{3}$	52	—	86 $\frac{2}{3}$	72	—	120	30	—	40	—
13	—	21 $\frac{2}{3}$	33	—	55	53	—	88 $\frac{1}{3}$	73	—	121 $\frac{2}{3}$	40	—	53	33 $\frac{2}{3}$
14	—	23 $\frac{1}{3}$	34	—	56 $\frac{2}{3}$	54	—	90	74	—	123 $\frac{1}{3}$	50	—	66	66 $\frac{2}{3}$
15	—	25	35	—	58 $\frac{1}{3}$	55	—	91 $\frac{2}{3}$	75	—	125	60	—	80	—
16	—	26 $\frac{2}{3}$	36	—	60	56	—	93 $\frac{1}{3}$	76	—	126 $\frac{2}{3}$	70	—	93	33 $\frac{2}{3}$
17	—	28 $\frac{1}{3}$	37	—	61 $\frac{2}{3}$	57	—	95	77	—	128 $\frac{1}{3}$	80	—	106	66 $\frac{2}{3}$
18	—	30	38	—	63 $\frac{1}{3}$	58	—	96 $\frac{2}{3}$	78	—	130	90	—	120	—
19	—	31 $\frac{2}{3}$	39	—	65	59	—	98 $\frac{1}{3}$	79	—	131 $\frac{2}{3}$	100	—	133	33 $\frac{2}{3}$
20	—	33 $\frac{1}{3}$	40	—	66 $\frac{2}{3}$	60	—	100	80	—	133 $\frac{1}{3}$				