

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

## **Vareler Unterhaltungsblatt. 1850-1859 1853**

2.4.1853 (No. 14)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-966804](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-966804)

**Tagesgeschichte.**

Nichts, was einer Mittheilung besonders werth wäre, ereignete sich in letzter Zeit; es bleibt fortwährend das selbe Einerlei. — Die russisch-türkische Frage scheint sich friedlich zu lösen, da Fürst Mentshikoff minder anspruchsvoll auftritt und die Pforte auch in etwas nachzugeben gesonnen ist.

**Erierson's Erfindung hat sich practisch bewährt.**

Unter dieser Ueberschrift veröffentlicht das Bremer Handelsblatt vom 26. März d. J. einen Artikel über die bekannte Erfindung der calorischen Maschine, welche alle bisherigen Zweifel niederschlägt. Es ist nach dem Urtheile der praktischen Amerikaner, die sich in solchen Dingen nicht leicht ein X für ein U machen lassen, alles Zweifels überhoben, daß in Zukunft ein unverhältnißmäßig kleiner Bedarf an Kohlen und ein äußerst geringer Maschinenraum genügen werden, um mindestens die Schnelligkeit der bisherigen Dampfschiffe zu erzielen. Am wichtigsten aber ist es, daß fortan die Gefahr des Kesselplassens nicht mehr existiren wird. Wir geben den erwähnten Artikel den Lesern des Unterhaltungsblatts, von denen gar manche das Bremer Handelsblatt nicht lesen, im Auszuge und zweifeln nicht, daß diese Mittheilung über eine Erfindung, die in alle Zweige des industriellen Lebens eingreifen wird, Aufmerksamkeit und Interesse erregen werde.

Wir können das eigentliche Sachverhältniß nicht besser schildern, als indem wir folgende Actenstücke mittheilen, welche das amtliche Blatt „Washington Republik“ veröffentlicht. Der Leser wird daraus ersehen, wie die Sachverständigen nach sorgfältiger Prüfung sich aussprechen.

John P. Kennedy, Marineminister unter Präsident Fillmore's Verwaltung, schreibt unterm 23. Febr. an Herrn P. S. Stanton, den Vorsitzenden des Marineauschusses im Repräsentantenhause: „Dieses Schiff

zeigt die erste practische Anwendung der neuen calorischen Maschine, welche Kapitän Erierson erfunden hat. Durch das Genie dieses Mannes ist unserer Kriegs- und Kauffahrteiflotte die werthvollste Hilfskraft gesichert worden, welche die Welt jemals geliefert hat. Diese Kraft wird von nun an allgemein angewandt werden, um Maschinen zu treiben, sowohl auf dem Lande als auf der See.“

„Kapitän Erierson hatte einen ausgezeichneten Marineofficier, den Commander Sands, eingeladen, die Fahrt mitzumachen, und das Marinedepartement hatte daraus Veranlassung genommen, dem Commander Sands zur Erlattung eines Berichts über die Fahrt und die Tüchtigkeit des Schiffs aufzufordern. Dieser ist zugleich mit einem andern von Kapitän Erierson eingegangen und dem Repräsentantenhause vorgelegt worden. Erierson hat seinen Antrag, zwei Fregatten für die Regierung zu bauen, wiederholt. Der Marineseecretär empfiehlt dem Congresse dringend, unverzüglich eine großartige und wichtige Erfindung für die Kriegsflotte nutzbar zu machen und ohne Zeitverlust mit ihm einen Vertrag zu schließen, demgemäß Erierson unter Aufsicht des Marinedepartements eine Fregatte mit Maschinen nach seinem System bauen soll; sie darf nicht unter 2000 Tonnen Tragfähigkeit haben; es würden dafür vom Congreß 500,000 Dollars zu bewilligen sein. Ich bin überzeugt, daß dieser Versuch keine andere Folge haben würde, als den Entschluß, künftig die calorische Maschine allgemein in der Flotte anzuwenden, und zwar unter Umständen und Bedingungen, welche herausstellen werden, daß die calorische Maschine die wirksamste, nützlichste und wohlfeilste Kraft bildet, welche jemals in der Schifffahrt Anwendung gefunden hat. Die Wahrscheinlichkeit oder vielmehr die Gewißheit, daß an dieser Maschine noch Verbesserungen angebracht werden, machen es rathsam, für den Augenblick nur eine Fregatte zu bauen. Der hohe Werth, welchen die Regierung auf diese bedeutungsvolle Erfindung legt, könnte nicht bezeichnender ausgedrückt werden, als wenn der Werth dieser letzteren auch durch einen Congressbeschuß anerkannt würde.“

So weit der Marineseecretär Kennedy. Was die An-

träge Ericson's betrifft, so hatte derselbe durch einen Herrn E. W. Stoughton sich erboten, zwei oder mehr Kriegsschiffe, jedes von 2500 Tonnen, zu bauen; sie sollten zehn Meilen in der Stunde zurücklegen und in 24 Stunden nicht mehr als acht Tonnen Kohlen verbrauchen. Zwei solcher Schiffe sollten binnen 18 Monaten fertig sein, die Maschinen dieselbe Dauerhaftigkeit haben, wie Dampfmaschinen von gleicher Kraft. Für richtige Erfüllung aller Bedingungen solle hinlängliche Bürgschaft gestellt werden.

Ericson selbst hat über die oben erwähnte Fahrt einen Bericht veröffentlicht. Der Kapitän des Schiffes, Bowler, hatte die Weisung erhalten, scharf in See zu gehen. Nachdem er Sandy Hook dubliert hatte, steuerte er nach Osten gegen starken Wind, der bald in einen Sturm aus Südost zu Ost umschlug. Diesen Kurs hielt er auf etwa 80 Meilen. Dann ging der Wind nach Nordwest um, der Kurs wurde geändert und man fuhr weiter dem Sturm entgegen. Wegen Schneesturms und dichten Nebels mußte in der Mündung des Potomac geankert werden. Die Maschine war damals ohne jede Unterbrechung 73 Stunden in Thätigkeit gewesen und hatte mit solcher Regelmäßigkeit gearbeitet, wie sie selbst bei den am besten gearbeiteten Seedampfern nur selten vorkommt. Die Bewegung der Nadschaufeln war weit anhaltender als bei diesen, und zwar wegen der mächtigen Wirkung der doppelten Pistons, welche einen charakteristischen Bestandtheil der calorischen Maschine bilden. Manchmal waren das Bugspriet und das Rad an der Seeseite bis zur Mitte unter Wasser, und doch war an der ganzen Maschine nicht die geringste Vibration oder überhaupt irgend eine Bewegung zu merken. Auch war selbst, wenn das Schiff rollte, an den Stempeln (Pistons) nicht die geringste Beeinträchtigung zu bemerken. Auch die Klappen an den Supply-Cylindern arbeiteten mit der größten Regelmäßigkeit und Leichtigkeit, obgleich sie in Folge des Schlenkerns sich gleichfalls neigten. Dabei ist indessen wohl zu bemerken, daß das Schiff, nachdem es volle 24 Stunden in der Fahrt war, für den Tag eine Tonne Kohlen weniger verbrauchte, als Ericson selbst, nach Maßgabe der beiden ersten Probefahrten angenommen hatte. Der wirkliche Kohlenverbrauch stellte sich auf 56 Pfund für jeden der acht Defen, also auf etwas weniger als vier und ein viertel Tonne in 24 Stunden. Ericson bemerkt, er habe sich aus Gründen, welche er dem Marinesecretär mitgetheilt, veranlaßt gesehen, während der ganzen Fahrt den Druck der Maschinen auf nur acht Pfund zu beschränken. Er müsse aber sagen, daß diese erste eigentliche Seefahrt seine eigenen Erwartungen übertroffen habe, und daß der praktische Erfolg der calorischen Maschine nicht länger ein Problem, sondern eine festgestellte Thatsache sei. Zuletzt weist er darauf hin, daß er bei diesem ersten Schiffe auf einen Cylinder von nur 14 Fuß beschränkt gewesen sei, während schon gegenwärtig dergleichen vom größten Umfange herzustellen seien, und somit künftig jede irgend gewünschte Kraft für ein calorisches Fahrzeug sich gewinnen lasse.

Der oben erwähnte Commander Joshua Sands, welcher im Auftrage der Regierung die Eigenschaften des Ericson prüfte, ist gleichfalls alles Lobes voll. Er betrachtete die Dinge, wie ein erfahrener Praktiker, der sich bei neuen Erfindungen allerlei Zweifels nicht erwehren kann. Er besorgte z. B., daß die neue Maschine auf freier See nicht so anhaltend und regelmäßig arbeiten werde, wie jene eines Dampfers. „Doch zu meinem Erstaunen“, schreibt er, „überzeugte ich mich, daß während einer Fahrt von mehr als 70 Stunden die Maschine nicht ein einziges Mal still stand, daß ferner die Schaufelräder ohne jede Unterbrechung arbeiteten, obwohl sehr oft das eine Rad über Wasser war. Sodann befürchtete ich, daß die sehr beträchtliche Größe der Pistons und die hohe Lage des obern Cylinders beim Rollen des Schiffes eine empfindliche Störung verursachen würden. Aber ich fand bei meiner sorgfältigen Beobachtung, daß nirgendwo auch nur ein Theil der Maschine nachgab, und daß Alles so fest blieb, als hätte das Schiff im Dock gelegen. Der Piston machte seine Bewegungen vollkommen regelmäßig und sanft auch während das Schiff rollte. Ich hatte viel über die große Hitze gehört und ging daher oft in den Heizraum, zu meiner nicht geringen Ueberraschung fand ich ihn so kühl, wie einen Keller. Auch fiel es mir auf, daß immer nur ein Heizer an der Arbeit war, und daß dieser von Zeit zu Zeit nur eine geringe Masse Kohlen zuwarf; und ich hörte, daß er vorschriftsmäßig in 80 Minuten nur 65 Pfund Kohlen in jeden der acht Defen werfen müsse. Das Schiff hatte abwechselnd Sturm und widrigen Wind, von Sandy Hook, am Donnerstag Morgen, bis zur Potomacmündung am Sonnabend Morgen, wo der Lootse wegen des Schneesturms nicht weiter wollte. Während der Fahrt war das Wetter so, daß von den Segeln kaum Gebrauch gemacht werden konnte. Ich beobachtete insbesondere den auf die Maschine wirkenden Druck, den Kapitän Ericson immer auf acht Fuß hielt. Während des Sturms machten die Räder im Durchschnitt sechs und einen halben Umschwung in der Minute, bei mäßigem Winde zeigte das Log 6 bis 7 Knoten. Hier ist nicht zu vergessen, daß der wirkende Druck ausdrücklich auf das obige Maas beschränkt war; der Erfolg war vollkommen befriedigend. Im Ganzen erachte ich diese erste Fahrt des Ericson als entscheidend für den Erfolg der neuen Erfindung, und ich bin überzeugt, daß der Tag nicht fern ist, wo die Einführung derselben auf unserer Flotte unsere Schiffe von der Gefahr befreit, beim Durchschlagen einer Kugel in den Kessel in die Luft zu fliegen, vielleicht gerade im Augenblicke des Sieges.“

Solchen Berichten gegenüber muß jeder Zweifel schweigen. Vielmehr ist darauf hinzuweisen, daß bei gegenwärtigen und künftigen Dampfschiffahrtsunternehmungen die größte Vorsicht anzuwenden sein wird. Die Verminderung des Brennstoffs und die Beschränkung der Maschinenmasse wird fortan ein bedeutend geringeres Anlagekapital erfordern, und darum wird es gewiß rathsam sein, sich jetzt nicht voreilig mit seinem

Gelde in Dampffschiffprojekte einzulassen, die bei der unvermeidlichen Concurrnz der calorischen Maschine anstatt der Gewinndividende nur Capitalverminderung herausstellen werden.

§.

## Die Freiheit des Verkehrs.

(Fortsetzung.)

Die freie Concurrnz ist das Axiom der Freiheit. Sie giebt dem Menschen die Selbstständigkeit, welche ihm die Zollbegünstigungen, die Monopole entziehen. Auf sich alleine, auf seine eigene Kraft weist die freie Concurrnz ihn an, sie hebt seine Würde, indem sie ihn nur in sich und seiner Arbeit, nicht in den Anderen, welche zufälligerweise die Gesetze machen, nicht in vergänglichem Privilegien sein Heil suchen läßt.

Sie stellt ihn aber auch in die Mitte so vieler Mitbewerbenden, daß sein Fleiß und sein Ehrgeiz zu Anstrengungen gedrängt wird, in demselben Maße als er Genüsse begehrt, Anstrengungen, zu welchen er nie sich herbeilassen wird, wenn ohne dieselben das Schicksal dasselbe bleibt, wenn mit denselben seine Lage nicht gebessert werden kann. Jener Drang ist kein Zwang, er ist vielmehr eine Konsequenz der Freiheit, jener edlen Freiheit, von welcher ein großer Schriftsteller gesagt hat, daß sie gleichbedeutend sei mit Gerechtigkeit.

Was giebt es freieres, als sich das Werk der Anstrengungen selbst wählen zu können, was freieres, als das Maß der Lebensgenüsse sich selbst bestimmen zu können? Was giebt es gerechteres, als daß das Maß dieser Genüsse im Verhältniß stehe zu dem Maße jener Leistungen? Da nun der größtmögliche Genuß das unäußerliche Streben unserer menschlichen Natur ist, so wird die Freiheit, sein Maß durch die eigenen Anstrengungen bestimmen zu können, diese fortwährend erhöhen. Die Erhöhung menschlicher Thätigkeit aber äußert sie sich nicht wohlthätig in der Entwicklung eines jeden Individuums, zeigt nicht jede Haushaltung, jede Werkstätte, in welcher Fleiß der Hände und des Geistes herrscht, ein edleres Bild als diejenigen, wo sie fehlen?

Da die Nationen nur aus einzelnen Menschen, die Staaten nur aus einer Menge solcher Werkstätten und Haushaltungen bestehen, so ist die Thätigkeit und ihre Wirkung für Völker ebenso groß, als für ihre Atome, und in der Gesellschaft der Staaten äußern sie sich in demselben Maße, wie in der Gesellschaft der Individuen. Daher die Civilisation, welche mit der Ausdehnung, mit der Vielfältigkeit des Verkehrs wächst, eine Ausdehnung und Vielfältigkeit, wie sie nur die Handelsfreiheit in vollem Maße gewährt.

Wann gesagt wird, daß die Civilisation der Völker mit ihrem Reichthume wächst, so ist es wieder die Handelsfreiheit, welche voraus jeder anderen Macht als Schöpferin der Civilisation erscheint.

Die gerechte Abhängigkeit der Wohlfahrt des Menschen von seiner Anstrengung, die freie Concurrnz, welche diese erhöht, sie sind ja die schaffenden Gewalten, welche die Gegenstände vermehren, die den Reichthum der Nationen bilden!

Die Feinde der Handelsfreiheit sagen, daß die größere Erzeugung, oder was man für die eigene Erzeugung einführt, zur Concurrnz für diese wird, die Preise der Dinge und damit den Lohn der Arbeit schmälern.

Wenn aber der Handwerker für die Arbeit von 12 Stunden nicht mehr Geldlohn erhält als für die von 10 Stunden, weil die größere Menge, welche er und Seines Gleichen produciren, die Preise drückt, so ist dieß zwar verderblich, wo nur der Handwerker allein seine Arbeit im Preise sinken sieht, wie dies der Fall ist, wo Schutzzölle den Fabriken feste Preise sichern, es ist aber immer noch ein Gewinn, weil die Freiheit des Handels alle Dinge im Verhältniß billiger stellt. Wenn der Tischler den Tisch um 4 Thaler anstatt um 5 verkaufen muß, das Tuch zum Rock aber nur 10 anstatt 12 Thaler kostet, so hat er nichts verloren. Es tritt aber noch der Umstand dazu, daß die Preisverminderung seines Produktes, auf Kosten seines Lohnes bei der Handelsbeschränkung stattfindend, bei der Handelsfreiheit zum größten Theile durch die Preis-Ermäßigung der Materialien und der Handwerkszeuge durch Anwendung der Arbeit auf die natürlichen Vorzüge aller Zonen möglich wird, sein Gewinn also gleich bleibt, während die größere Wohlfeilheit der anderen Produkte doch seine Auslagen vermindert!

Wie diese größere Wohlfeilheit den Tischler in den Stand setzt, sich öfter einen Rock anzuschaffen, so vermehrt auch die größere Wohlfeilheit seiner Waare deren Verbrauch, und dem Zuwachs der Produktion tritt bald ein Zuwachs des Verbrauchs zur Seite.

In diesem Umstande liegt die Erklärung, wie die Handelsfreiheit jedesmal und überall einer größeren Zahl von Händen Arbeitsgelegenheit und dem Kapitale eine Verwendung bietet, zu welchem dieß um so mehr und ebenfalls wohlfeiler bereitet ist, weil die größere Produktion und Consumtion den Umsatz beschleunigt, vervielfältigt und dadurch lohnender macht.

(Schluß folgt.)

## Julius Jacob von Haynau.

Der verstorbene General-Feldzeugmeister Freiherr v. Haynau ward 1786 in Cassel geboren, sein Vater war Wilhelm I., Kurfürst von Hessen, derselbe, welcher seine Landeskinde für England zum Kriege in Nordamerika gegen England verwendete. Seine Mutter war eine Frau v. Lindenthal. — Das seine Herkunft!

Haynau trat schon mit dem 15. Jahre in österreichische Kriegsdienste und gerieth 1805, schwer verwundet, in französische Gefangenschaft. 1809 ward er als Hauptmann bei Wagram abermals verwundet, nahm thätig an den folgenden Feldzügen Theil und avancirte im

darauf folgenden Frieden allmählig bis zum Divisions-General. Als solcher stand er 1848 in Ungarn; nahm dann freiwillig Dienste in Italien und entschied den Sieg über Sardinien mit.

Bis dahin war er freilich nicht sehr viel genannt; als aber 1849 der Aufstand in Brescia ausbrach, stürmte er diese Stadt am 1. April und befahl, wie er selbst berichtet: „keine Gefangenen zu machen, sondern Jeden augenblicklich nieder zu machen und die Häuser, aus denen geschossen wurde, in Brand zu stecken.“ Seit dem 30jährigen Kriege war solche Härte nicht vorgekommen, und in den in Brand gesteckten Häusern waren auch Greise, Weiber und Kinder!

Von diesem Tage an erhielt er den Beinamen „die Hyäne von Brescia.“ Daß er Frauen öffentlich auspeitschen ließ, hat er selbst bestritten, obwohl es von anderer Seite mit größter Bestimmtheit gemeldet wurde.

Von Brescia ging er nach Venedig, das er belagerte; ward aber nach Ungarn abberufen, um dort den Oberbefehl zu übernehmen. Die Russen waren aber schon erschienen und die Kämpfe endeten bekanntlich mit dem Verrath des Görgey bei Vilagos, so daß dem Haynau der Kriegsrühm hier entwunden wurde. Den seinem Rufe entsprechenden Ruhm der Strafe wollte er sich nicht nehmen lassen: deß ist die schmachvolle Ermordung des Grafen Bathanyi und Urad Zeuge, wo er die bekannten 13 an einem Tage hinrichten ließ. Man will behaupten, daß dies aus Mißstimmung und Wuth über die geraubten Vorbeeren geschehen sei.

Seine Eigenmächtigkeit nöthigte die Regierung, ihn von dem höchsten Amte eines Stellvertreters des Kaisers in Ungarn abzuberufen, worauf er seine Reisen durch Europa machte, die ihm weniger Ruhm als Spott einbrachten.

Die Prügel, welche er in der Barclay'schen Brauerei zu London bekam, schallten über den ganzen Erdboden und wie, trotz aller eingetretenen Reaction, selbst die feineren Stände über ihn dachten, zeigte sich noch im vorigen Jahre in Brüssel, wo Jeder in einem Concert sich sorgfältig aus seiner Nähe drückte und man ihm sonst die sittliche Abneigung genügend bemerkbar machte.

Er soll jetzt eben bestimmt gewesen sein, den alten Radegky in Italien abzulösen. Da hat denn der liebe Gott ein Einsehen gehabt und ihn von dem Schauplatz dieser Welt abberufen. Der kräftige Soldat mag an seinen Tod wohl noch nicht gedacht haben, denn Tags zuvor wohnte er noch einem Schmause bei.

### Ein Muster von Kinderzucht.

Der kleine Prinz von Wales, der älteste 8jährige Sohn der Königin Victoria von England, stand eines Tages in seinem Zimmer des königlichen Landhauses am Fenster, dessen Scheiben, wie dieses bei manchen solchen Gebäuden der Fall ist, bis herunter auf den Fußboden reichen. Er sollte seine Lektion auswendig lernen, schaute aber aus dem Fenster hinaus in den Garten und spielte

mit seinen Fingern an den Scheiben. Seine Gouvernante, das christlich ernste Fräulein Gillhard, bemerkte das und bat ihn freundlich, an das Lernen seiner Aufgabe zu denken. Der kleine Prinz sagte: „Ich mag nicht.“

„Dann muß ich Sie,“ sagte das Fräulein, „in die Ecke stellen.“

„Ich will,“ antwortete ganz trotzig der Kleine, „nicht lernen, und muß nicht in der Ecke stehen, denn ich bin der Prinz von Wales.“ — Indem er dies spricht, stößt er mit dem Fuße eine Fensterscheibe hinaus.

Da erhebt sich Fräulein Gillhard von ihrem Stuhle und sagt: „Sire, Sie müssen ihre Lektion lernen, oder ich muß Sie in die Ecke stellen.“

„Ich will nicht,“ sagt der Kleine und stößt eine zweite Fensterscheibe hinaus.

Das Fräulein klingelt; der Kammerdiener kommt; durch diesen läßt sie dem Vater des Prinzen, dem Prinzen Albert, sagen, sie bäte unterthänigst, daß Se. königl. Hoheit sich hieher bemühen möchte, weil sie in dringenden Angelegenheiten seines Sohnes mit ihm zu sprechen habe. Der treugesinnte Vater kommt sogleich, läßt sich Alles, was so eben vorgegangen war, erzählen. Er wendete sich hierauf an seinen kleinen Sohn, und indem er auf einen kleinen Schämel deutet, sagte er: „Setze dich jetzt einmal hierher und bleibe da, bis ich wieder komme.“

Darauf geht er in sein Zimmer und holt sich von dort eine Bibel. „Höre nun,“ spricht er zu dem kleinen Wales, „was der heilige Apostel Paulus dir und anderen Kindern deiner Art sagt.“ Darauf liest er Galat. 4, 1 und 2: Ich sage aber, so lange der Erbe ein Kind ist, so ist unter ihm und einem Knechte kein Unterschied, obwohl ein Herr ist aller Güter, sondern er ist unter den Vormündern und Pflegern bis auf die bestimmte Zeit vom Vater. — „Es ist wahr,“ fuhr der Prinz Albert fort, „du bist der Prinz von Wales, und wenn du dich gehührend auführst, kannst du ein vornehmer Mann, du kannst einmal nach dem Tode deiner Mutter, die uns Gott noch lange erhalten möge, König von England werden. Aber jetzt bist du noch ein kleiner Knabe, der seinen Vorgesetzten und Pflegern gehorchen muß. — Ueberdies muß ich dir noch ein anderes Wort eindringlich machen, das der weise Salomo, Sprichwörter 13, 24, sagt: Wer seine Ruthe schonet, der hasset seinen Sohn; wer ihn aber lieb hat, der züchtigt ihn bald.“

Darauf zog der Vater eine Ruthe hervor und züchtigte den künftigen Thronerben des mächtigen Reiches der Christenheit in einer wohlfehlbaren Weise, stellte ihn dann in die Ecke und sagte: „Hier bleibst du so lange stehen und lernst deine Lektion, bis Fräulein Gillhard dir erlaubt, wieder hervorzutreten. Und vergiß nie wieder, daß du jetzt unter Vormündern und Pflegern, so wie künftig unter einem von Gott gegebenen Gesetze stehst.“

Das ist in der That eine feine christliche Erziehungsweise, die sich jeder Bürger und Bauer, der ein Kind hat, wohl merken und als gutes Muster zu Herzen nehmen sollte.